



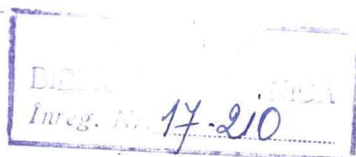
SOCIETATEA
POLITEHNICĂ DIN ROMÂNIA
BIBLIOTECA

Nr. 3126

Locul 17a

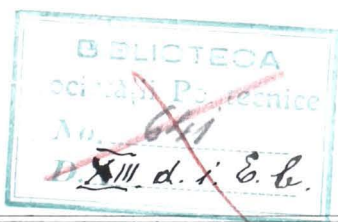


BULETINUL SOCIETĂȚII POLITECNICE



ANUL XXVIII

1912



C: 2.09.2

CE: 06.05.00

BIBLIOTECA	so	la a	ing a a a a omânia
			Nr. inv. 17210
			Locul

PARTEA ADMINISTRATIVĂ

REDACȚIA BULETINULUI: BUCUREȘTI, STRADA EPISCOPIEI No. 2

BULETINUL SOCIETĂȚII POLITECNICE

PARTEA ADMINISTRATIVĂ

PERSONAL

In corpul tehnic

Prin decretul regal No. 4 din 3 Ianuarie 1912, d-l inginer stagiar Octavian N. Pop, actualmente aflat în serviciul administrațiunii C. F. R., este considerat ca eșit din cadrele corpului tehnic, conform dispozițiunilor art. 34 al. b, din legea pentru organizarea sus zisului corp.

In serviciul direcțiunei generale a porturilor și căilor de comunicație pe apă.

Prin deciziunea ministerială No. 1.818 din 22 Ianuarie 1912, d-l Pavel Wucasanovici, actual căpitan principal clasa I, retribuit cu 500 lei lunar, în serviciul de navigațiune fluvială, pendinte de direcțiunea generală a porturilor și căilor de comunicațiune pe apă, este pus în retragere din oficiu, pe ziua de 1/14 Aprilie 1912, spre a-și regula drepturile la pensie de oarece, tiind trecut de 60 ani, nu mai poate îndeplini în mod satisfăcător serviciul de comandant de vas ce-i este încredințat.

In administrația căilor ferate

Prin decretul regal No. 122 din 11 Ianuarie 1912, d-l inginer-ordinar clasa II, Orzescu Constantin, actual sub-șef de secție clasa III, și d-l inginer-ordinar clasa II Samfirescu Victor, actual sub șef de secție clasa IV în serviciul administrațiunii căilor ferate, sunt înaintați, pe ziua de 29 Decembrie stil nou 1911, în posturile de sub-șef de secție clasa II în aceeași administrațiune.

LEGI ȘI REGULAMENTE

Prin decretul regal No. 10 din 4 Ianuarie 1912 s'a sancționat următoarea :

L E G E

Relativ la înscrierea în bugetul Ministerului Lucrărilor Publice (serviciul de navigațiune fluvială), a sumei cuvenită anual d-lui Nicolae Iovanelli, comandant de vas, ca pensiuine de serviciu.

Art. I. Cu începerea exercițiului anului 1911/912, se va înscrie în bugetul ministerului lucrărilor publice (serviciului de navigațiune fluvială), suma de lei 3.600, cuvenită d lui Nicolae Iovanelli, comandant de vas, ca pensiuine de serviciu, ordonându-se câte 300 lei în fiecare lună.

Art. II. Suma de mai sus se va servi fără nici o reținere d-lui Nicolae Iovanelli, pe timpul cît d-sa va fi în viață.

Drepturile urmașilor se vor stabili în conformitate cu dispozițiunile din legea generală de pensiuini, privitoare la drepturile urmașilor pensionarilor Statului, înscriindu-se în bugetul arătat mai sus suma corespunzătoare.

Prin decretul regal No. 348 din 25 Ianuarie 1912 s'a sancționat următoarea :

L E G E

Pentru lichidarea fondului de rezervă C. F. R.

Art. I. Pentru lichidarea fondului de rezervă al căilor ferate române, desființat prin legea din 31 Martie 1911, direcțiunea generală a C. F. R., este autorizată a întrebuința, din soldul rămas la închiderea exercițiului bugetar 1910 — 1911, suma necesară pentru acoperirea tuturilor întrecerilor de cheltueli bugetare pe exercițiul 1911 -- 1912.

Art. II. Restul ce va mai rămîne, împreună cu economiile ce se vor realiza din lucrările angajate din acest fond, se vor întrebuința, cu aprobarea consiliului de miniștri, pentru lucrări de îmbunătățire necesare exploatare.

Art. III. Justificarea acestor cheltueli se va face după prescripțiunile stabilite prin legea din 6 Aprilie 1889, cu modificarea ei din 30 Martie 1908, pînă la lichidarea definitivă a acestui fond.

Credite pentru Ministerul Lucrărilor Publice

Prin decretul regal No. 286 din 21 Ianuarie 1912 s'a sancționat legea pentru repartizarea excedentului de 46.189.115,68 lei rămas din bugetul general al statului pe exercițiul 1910—1911. Din această sumă s'au afectat pentru necesitățile Ministerului Lucrărilor Publice următoarele sume :

3.000.000	Lei	pentru	continuarea lucrărilor portului Constanța ;
1.500.000	«	«	lucrările liniei Birlad-Galați cu tunelul dela Berești ;
250.000	«	«	desecarea bălții Medgidia ;
200.000	«	«	bazinul de lemnărie la docurile din Galați ;
170.000	«	«	linia ferată dela Hirău ;
100.000	«	«	studiul lucrărilor de irigare a Bărăganului și a marilor șesuri învecinate cu apă dela Dunăre, inclusiv aranjarea canalelor principale pentru navigațiunea interioară.

5.220.000 Lei Total.

Prin decretul regal No. 287 din 21 Ianuarie 1912 s'a sancționat legea pentru deschiderea de credite în sumă totală de 64.000.000 lei dintre cari 35.000.000 destinate Ministerului Lucrărilor Publice, astfel repartizate :

Lei	6.525.000	pentru	lucrări de poduri și șosele ;
«	1.000.000	«	construire de vase pentru serviciul fluvial ;
«	7.300.000	«	complectarea clădirilor și instalațiunilor atelierelor noi din București, pentru reparațiunea materialului rulant ;
«	6.200.000	«	cumpărarea de mașine locomotive de diverse categorii ;
«	1.500.000	«	sporirea gării Ploiești ;
«	1.000.000	«	continuarea construirii linii Medgidia Babadag Tulcea ;
«	2.000.000	«	lucrările linii Buhăești-Băcești-Roman ;
«	3.000.000	«	continuarea construirii linii Făurei-Tecuci ;
«	1.500.000	«	transformarea linii Crasna-Huși ;
«	3.000.000	«	începerea liniei Moroeni Sinaia, prin executarea tunelului ce-l cuprinde și complectarea studiilor ce mai sunt necesare ;

Lei	1.500.000	pentru	linia Zimnicea-Zimnicea-Port ;
«	225.000	«	terasamente la bazinul pentru lemnărie din docurile Galați ;
«	150.000	«	magazii la S. M. R. în Brăila și Galați ;
«	100.000	«	reconstruirea pereului dela Hârșova.
Lei	35.000.000	Total.	

B U G E T E

Prin decretul regal No. 4.076 din 21 Decembrie 1911, se aprobă a se introduce la partea cheltuelilor bugetului extraordinar al drumurilor județului Dolj, pe exercițiul 1911 1912, următoarea modificare :

Lei 6.194, bani 67 se iau din alocația de 10.000 lei dela art. 2. «Pentru construcțiuni de locuințe pentru conductorii», care nu se mai întrebuințează în anul curent, și se adaogă la art. 1. «Pentru construcțiuni sau reconstrucțiuni de șosele, poduri, podețe, etc.».

Prin decretul regal No. 184 din 16 Ianuarie 1912, se acordă județului Dolj dreptul de a percepe pe timp de 10 ani, cu începere dela 4 Aprilie 1912, pentru trecerea pe podurile sale de pe râul Jiu, la punctele : Bucovăț, Breasta, Gângiova-Comoșteni, Bra-loștița-Răcari și Jitianu, pe lângă taxele fixate prin decretele noastre cu No. 2.029, 2.030, 2.031, 2.032 și 2.034 și prin jurnalul consiliului de miniștri No. 214, sancționat cu decretul Nostru No. 2.267, toate din 1910, și următoarele taxe :

0,50 bani pentru o secerătoare ;

0,50 bani pentru o secerătoare și

1,00 leu pentru un automobil.

BULETINUL SOCIETĂȚII POLITECNICE

PARTEA ADMINISTRATIVĂ

PERSONAL ✓

In corpul tehnic

Prin decretul regal No. 388 din 27 Ianuarie 1912, d. inginer Alexandru Dobrogeanu, absolvent cu diplomă al școalei politecnice din München și actualmente ocupînd funcțiunea de inginer, șef al atelierelor de aplicație dela Școala superioară de arte și meserii din București, este admis în corpul tehnic (cadrul detașat) cu gradul de inginer stagiar, conform art. 5, 7 și 46 din legea pentru organizarea zisului corp, recunoscîndu-i-se, în acest grad vechimea dela 10 Februarie 1910, data procesului verbal al comisiei instituită pe lângă școala națională de poduri și șosele.

Prin decretul regal No. 442 din 3 Februarie 1912, timpul pe-trecut în străinătate de d-nii ingineri Vasile Roșu, George Panai-topol și Constantin I. Budeanu, ca bursieri ai Academiei Române, li se considera ca vechime în cadrele corpului tehnic, dîndu-li-se ast fel dreptul de a fi puși pe tabloul de înaintare la alegere dela gradul ce fie-care posedă actualmente, la gradul următor.

Prin decretul regal No. 483 din 4 Februarie 1912, d. inginer Traian Al. Măxinoiu, absolvent cu diplomă al școalei naționale de poduri și șosele, este admis în corpul tehnic, (cadrul detașat), cu gradul de inginer ordinar clasa III, conform art. 5, 6 și 46 din legea de organizare al zisului corp, pe ziua de 1 Iulie 1911, cînd a fost numit în serviciul ministerului Agriculturii și Domeniilor, ca inginer însărcinat cu supravegherea construcțiunii halei de pescării din portul Galați.

Prin decretul regal No. 754 din 14 Februarie 1912, d. Deleanu Gheorghe absolvent al școalei politecnice din Charlottenburg, este

numit, pe ziua de 3/16 Februarie 1912, în postul de subșef de secție la serviciul lucrărilor noi din administrațiunea căilor ferate și tot deodată este admis, pe aceeași zi, în corpul tehnic (cadrul ordinar) cu gradul de inginer stagiar, conform art. 4 și 7 din legea de organizare a sus zisului corp.

În administrațiunea centrală a Ministerului

Noi ministrul secretar de Stat la departamentului lucrărilor publice.

Avînd în vedere legea promulgată prin înaltul decret regal cu No. 286 din 21 Ianuarie 1912, prin care se deschide pe seama acestui minister un credit de 100.000 lei, pentru studiul lucrărilor de irigare a Bărăganului și marelor șesuri învecinate, cu apă din Dunăre, inclusiv aranjarea canalelor principale pentru navigațiunea interioară.

Decidem :

Art. I. D. inspector general Al. Davidescu, secretarul general al ministerului, este delegat de noi și însărcinat cu dirijarea studiului lucrărilor de irigare a Bărăganului și a marelor șesuri învecinate su apă din Dunăre, inclusiv aranjarea canalelor principale pentru navigațiunea interioară, cu începere de la 1 Februarie 1912.

Art. II. D. inspector general Al. Davidescu, va propune personalul tehnic trebuincios, pentru facerea acestor studii.

Art. III. Se acordă d-lui inspector general Al. Davidescu, pentru această însărcinare, o diurnă de 500 lei pe lună, care se va plăti din creditul de 100.000 lei, acordat prin legea sancționată cu decretul No. 286 din 21 Ianuarie 1912, pentru facerea sus ziselor studii.

Data la 28 Ianuarie 1912.

Ministru, **B. DELAVRANCEA**

No. 2.215.

În serviciul Direcțiunei generale de studii și construcții

Prin decretul regal No. 916 din 20 Februarie 1912, d. inginer ordinar clasa I George Tămășescu, actualmente aflat în serviciul direcțiunii generale de studii și construcțiuni, este pus în retragere

din oficiu, pe ziua de 1 Aprilie 1912, spre aşi regufa drepturile la pensune, avînd împlinită etatea cerută atît de art. 38 din legea pentru organizarea corpului tehnic, precum şi de art. I din legea generală de pensuni.

In serviciul Direcţiunei generale a porturilor şi căilor de comunicaţie pe apă.

Prin decretul regal No. 389 din a. c., d-nii locotenent-comandor Teodorescu Mihail şi căpitan Botez P. Eugeniu, actuali căpitani principali în serviciul inspectoratului general al porturilor şi navigaţiei, dependinte de direcţiunea generală a porturilor şi căilor de comunicaţiune pe apă, sunt confirmaţi, pe ziua de 1/14 Ianuarie 1912, cel dintîi în funcţiunea de căpitan de port principal al portului Brăila, şi cel de al doilea în funcţiunea de căpitan de port principal, comisar maritim la portul Sulina.

Prin decretul regal No. 843 din 17 Februarie 1912, d. locotenent comandor Păun Constantin, se numeşte pe ziua de 1 Februarie 1912, în postul de şef de divizie în serviciul maritim român, cu salariul lunar de lei 700 şi 200 lei diurnă fixă, în locul rămas vacant prin încetarea din viaţă a şefului de divizie Gh. Murguleţ.

In administraţia căilor ferate.

Prin decretul regal No. 485 din 4 Februarie 1912, d-nii ingineri ordinari clasa II Dessilă Virgiliu St. şi Popescu Agripa, actuali ingineri ataşaţi clasa III în serviciul administraţiunii căilor ferate, sunt înaintaţi, pe ziua de 1 Ianuarie stil nou 1912, în posturile de ingineri ataşaţi clasa II în aceeaş administraţiune.

Prin decretul regal No. 486 din 4 Februarie 1912, s'a primit demisiunea d-lui inginer-şef clasa I Tănăsescu Ilie, pe ziua de 1/14 Aprilie 1912 din postul de inspector principal clasa I, ce ocupă actualmente în serviciul administraţiunei căilor ferate şi tot deodată se trece pe aceeaş zi, în cadrul de disponibilitate al corpului tehnic.

Prin decretul regal No. 755 din 14 Februarie 1912, s'a primit demisiunea d-lui inginer-ordinar clasa I Ionescu Ioan N., pe

ziua de 16/29 Ianuarie 1912, din postul de șef de secție ce ocupa la serviciul lucrărilor noi din administrațiunea căilor ferate și tot deodată este trecut pe aceiași zi, în cadrul de disponibilitate al corpului tehnic.

Prin decretul regal No. 914 din 20 Februarie 1912, d. inspector general clasa II Gallea Nicolae, actual sub director de serviciu clasa I în administrațiunea căilor ferate, este pus în retragere din oficiu, pe ziua de 1/14 Aprilie 1912, spre a-și regula drepturile la pensii, avînd împlinită etatea cerută, atît de art. 38 din legea pentru organizarea corpului tehnic, cît și de art. 1 din legea generală de pensii.

Prin decretul regal No. 915 din 20 Februarie 1912, d. inginer ordinar clasa I Sorescu Toma, actual șef de biurou principal clasa I în serviciul administrațiunii căilor ferate, este pus în retragere din oficiu, pe ziua de 1/14 Aprilie 1912, spre a-și regula drepturile la pensii, avînd împlinită etatea cerută atît de art. 38 din legea pentru organizarea corpului tehnic, cît și de art. 1 din legea generală de pensii.

Prin deciziunea ministerială No. 4.727 din 20 Februarie a. c. d. Godini Giovanni, actual șef de secție clasa IV în administrația căilor ferate, este licențiat din serviciu pe ziua de 1/14 Aprilie 1912, spre a-și exercita drepturile la pensii, conform art. 46 din legea generală de pensii și art. 100 din regulamentul acestei legi, pentru incapacitate notorie de lucru.

LEGI ȘI REGULAMENTE

Prin decretul regal No. 117 din 6 Februarie 1912 s'a sancționat următoarea:

L E G E

Pentru modificarea articolelor 51, 52, 53 și 62 din legea de organizare a corpului tehnic.

Art. 51. Cadrele conductorilor se fixează astfel:
Conducători principali clasa I;

Conducători principali clasa II ;
 „ ordinari „ I ;
 „ „ „ II ;
 „ „ „ III ;

Numărul conducătorilor-principali nu va întrece trei zecimi din numărul total al conducătorilor prevăzut în cadre și fixat de regulamentul legii. Acest număr se va distribui în mod egal între cele două clase de conducători principali.

Numărul conducătorilor ordinari clasa I nu va putea fi mai mare decât $\frac{3}{10}$ din numărul total al cadrelor, acel al conducătorilor ordinari clasa II nu va putea trece peste $\frac{2}{10}$ din totalul cadrelor.

Art. 52. Onorariile anuale ale conducătorilor se fixează astfel :

Conducătorii principali clasa I, lei 6.000 ;
 „ „ „ II, „ 4.800 ;
 „ ordinari „ I, „ 3.600 ;
 „ „ „ II, „ 3.000 ;
 „ „ „ III, „ 2.400 ;

Afară de aceste onorarii, conducătorii primesc cu titlul de despăgubire o sumă anuală, care se va stabili prin regulamentul pentru aplicarea acestei legi și destinată a acoperi cheltuelile și alocațiunile eventuale pentru biuro, cheltueli de deplasare și alte cheltueli provenind din îndeplinirea serviciului.

Art. 53. Conducătorii ordinari de clasa III sunt luați dintre elevii conducători diplomați ai școalei de poduri și șosele.

Conducătorii ordinari de clasa II sunt luați dintre conducătorii ordinari de clasa III, și conducătorii ordinari de clasa I dintre conducătorii de clasa II, după un serviciu de cel puțin 3 ani în această clasă.

Trecerea dela un grad de conductor principal la altul, cum și dela gradul de conductor ordinar clasa I la acela de conductor principal clasa II se va face numai la alegere și după un stagiul de 4 ani în gradul precedent.

Art. 62. Disponibilitatea pe timp nelimitat și revocarea sau destituirea se pronunță prin decret regal, în baza propunerii ministerului lucrărilor publice, prin raport motivat și luând avizul unei comisii numită de ministru și compusă din doi inspectori generali și trei ingineri șefi, în care se va asculta și apărarea invinuitului.

Prezenta lege se va pune în aplicare la 1 Ianuarie 1912.

Prin decretul regal No. 497 din 4 Februarie 1912 s'a sancționat următorul :

Regulament pentru transportarea mărfurilor colete, cu vasele serviciului de navigațiune fluvială română

Introducere

Dispozițiunile acestui regulament se aplică la transporturile de mărfuri colete, cari se fac, cu începere de la 1 Ianuarie 1912, pe Dunăre și afluenții săi, de navigațiunea fluvială română.

Pe lângă acest regulament sunt în vigoare și dispozițiunile speciale prevăzute în tarif.

Conținutul și forma scrisorii de trăsură. Încheierea contractului de transport

Art. 1. Fie-care transport se predă cu o «scrisoare de trăsură» tipărită conform modelului special alăturat, purtind stampila navigațiunei fluviale române.

Scrisorile de trăsură cu cari se expediază transporturi din porturile române, trebuiesc să poarte timbrul fix de 50 bani.

Scrisorile de trăsură cu cari se expediază transporturi din porturile străine, trebuiesc să poarte timbrele prevăzute de legile țărilor respective.

Art. 2. Predătorul este obligat să facă în scrisoarea de trăsură toate indicațiunile relative la conținutul, marca, numărul, greutatea, cîtimea și modul împachetării coletelor, precum și toate declarațiunile necesare pentru îndeplinirea formalităților vamale; el răspunde pentru exactitatea acestor indicațiuni sau declarațiuni și suportă toate consecințele cari rezultă din indicațiuni sau declarațiuni neexacte, neprecise sau nesuficiente.

Art. 3. În scrisoarea de trăsură va trebui să se arăte în mod deslușit numele destinatorului, orașul, strada și numărul casei; căci în cazul cînd s'ar întîmpla ca destinatorul să nu se găsească din cauză că adresa n'a fost destul de deslușită, serviciul de navigație nu răspunde de consecințele ce ar rezulta din această cauză.

Ca destinatar poate figura numai o singură persoană sau firmă.

Art. 4. Dacă se întocmesc scrisori de trăsură în mod excepțional, după cererea părților, de agenții navigațiunii fluviale, aceștia se consideră ca însărcinați ai predătorului și nu ai navigațiunii fluviale.

Art. 5. Cu o singură scrisoare de trăsură se poate preda din un port, pentru alt port, transporturi pentru ori și ce cantitate.

Dacă numărul coletelor care compune un transport este atât de mare în cît locul din scrisoarea de trăsură, destinat pentru specificarea mărfurilor, nu ar fi suficient, înscrierea lor va trebui să continue pe verso, dacă însă nu vor încăpea nici pe versul scrisorei de trăsură, atunci se va continua pe foi, cari vor trebui să aibă formatul scrisorii de trăsură și cari se vor subscrie de predător, aplicînd cîte un timbru mobil de 50 bani, pe fiecare foaie.

Art. 6. Scrisorile de trăsură în cari s'au făcut corecturi sau răzături, nu se primesc.

Se permite însă a face în scrisorile de trăsură corecturi la indicațiunile greutăților, dar atunci va trebui să se repete în litere și predătorul să semneze de facerea acestor corecturi.

Art. 7. Conținutul coletelor trebuie să fie declarat, în scrisoarea de trăsură, în mod cît se poate de precis.

Se vor respinge scrisorile de trăsură cu denumiri generice ca: ambalagiiuri, marfă pentru comerț, etc.

Art. 8. Scrisoarea de trăsură însoțește transportul pînă la portul de destinație.

Dacă destinatorul dispune ca transportul să fie reexpediat la o altă localitate, se întocmește o nouă scrisoare de trăsură.

Art. 9. Scrisoarea de trăsură ține loc de contract între predător și navigația fluvială. Ea trebuie semnată de o singură persoană sau firmă și adresată tot unei singure persoane sau unei firme.

Semnătura predătorului, va fi scrisă, tipărită sau stampilată.

Art. 10. Predătorul este obligat să anexeze scrisorei de trăsură, actele eventuale necesare, conform legilor, prescripțiunilor și regulamentelor sanitare, de poliție veterinară, de serviciul filoxeric, de vamă, etc., și a despăgubi navigațiunea fluvială pentru daunele eventuale cauzate prin neexactitatea, nesuficiența sau lipsa acestor documente; navigațiunea fluvială nefiind ținută să examineze dacă aceste documente sunt în regulă și suficiente.

Art. 11. Predătorul mărfii este considerat ca cunoscînd condițiunile de transport și pe cari le primește, prin faptul subscrierii în scrisoarea de trăsură.

Pe versul scrisorei de trăsură se poate tipări firma predătorului.

Art. 12. După primirea transportului de către agenție, predătorul mărfii primește o recepisă de predare.

Contractul de transport se consideră încheiat numai după primirea completă a mărfii și aplicarea stampilei agenției pe scrisoarea de trăsură.

Primirea și predarea mărfurilor

Art. 13. Toate coletele trebuie să fie solid împachetate de către predător, astfel că să nu se strice din cauza împachetării în timpul încărcărilor sau descărcărilor, precum și trebuie să poarte în mod lizibil și durabil indicațiunea mărcii și No. coletului.

Mărcile și numerile coletelor trebuiesc făcute cu vâpsea cu ulei pe coletele cari stau la aer liber precum: butoaie, lăzi cu geamuri, baloane de sticlă goale sau încărcate etc., pentru ca astfel să nu se șteargă de intemperiiile atmosferice.

Art. 14. Pește proaspăt în ghiață sau în apă se primește numai dacă va fi bine împachetat, spre a nu se uda și vătămă mărfurile celelalte cu cari se va încărca împreună.

Art. 15. Sacii cu zarzavat sau chiar saci goi vor trebui să aibă legate la gură tăblițe de carton sau de lemn, pe cari să fie indicate marca și No.

Art. 16. Pietre scumpe, bani, tablouri și alte obiecte de artă, precum și antichități, se primesc numai în urma unei înțelegeri speciale.

Pentru aceste mărfuri cari sunt numai condiționalmente admise la transport, se întocmesc scrisori de trăsură deosebite cari nu coprind și alte mărfuri.

Art. 17. Mărfurile rău împachetate sau având urme de umiditate, nu se primesc de cât cu condițiune, ca predătorul să declare în scrisoarea de trăsură, contrasemnînd, că răspunde de orice neajuns s'ar cauza acestei mărfi sau și la alte mărfuri, aparținînd altor persoane, cari ar suferi din cauza relei împachetări sau a naturii, sau să dea o declarațiune separată, conform formularului anexat.

Art. 18. Animalele domestice, animalele sălbatice, precum și mărfuri neîmpachete ca : pămînturi, fin, oase, cărbuni, paie, etc., se primesc numai în urma unei înțelegeri speciale.

Art. 19. Mărfuri supuse stricăciunii sau spargerii, precum : damigene, butoaie, sticle, oglinzi, geamuri, mobile, efecte de strămutare, obiecte de fontă, tuburi de fontă, etc., nu se primesc pentru transportare, de cât pe rizicul predătorului, care va face o de-

declarațiune în acest sens, pe scrisoarea de trăsură, contrasemnînd, sau făcînd o declarațiune separată, conform formularului anexat.

Art. 20. Pentru transporturi de animale precum și de produse brute de animale, predătorul și primitorul trebuie să îndeplinească singuri formalitățile și prescripțiunile cerute de legi în țările respective, întru cît îi privește pe dînșii.

Art. 21. Nu se primesc pentru transport de cît în urma unei înțelegeri speciale cu direcțiunea navigațiunei fluviale următoarele articole :

a) Praf de pușcă, bumbac explozibil, arme încărcate, arpin fulminant, piese de artificii, hîrtie fulminantă, nitroglicerină și ori-ce alte obiecte explozibile sau supuse inflamațiunei spontanee ;

b) Articole grețoase sau rău mirositoare ;

c) Colete mai mici de 5 kg. greutate și, în general, obiecte supuse debitului poștal ;

d) Colete mai grele de 750 kg. ;

e) Var nestins ;

f) Lînă în baloturi nepresate ;

g) Fier vechiu.

Art. 22. Este interzis a introduce în colete scrisori sau bani. Ori și ce infracțiune la această prescripțiune supune pe contravenient la pedepsele prevăzute de legi.

Art. 23. Mărfurile se expediază în ordinea primirii lor, întru cît navigațiunea fluvială nu este nevoită să facă excepțiune de la această regulă, fie pentru motive întemeiate pe nevoile serviciului, fie pentru interesul public, fie cu privire la natura mărfiei.

Art. 24. Navigațiunea fluvială este obligată să elibereze destinatorului, la locul de destinațiune, transportul și scrisoarea de trăsură contra plății taxelor, care încarcă transportul și contra adevierii primirii, afară de cazul cînd predătorul va fi dat navigațiunii fluviale o dispozițiune contrarie.

Mărfurile adresate «agenție restant» se eliberează persoanei care va prezinta recepisa de predare, semnînd adevierirea de primire.

Art. 25. Destinatorul este obligat ca, la primirea mărfiei, să observe bine coletele și, la caz de bănuială asupra lipsei conținutului, să ceară cîntărirea lor, iar rezultatul constatat să se noteze de către agent pe scrisoarea de trăsură ; în caz contrariu nu va avea dreptul la nici o despăgubire.

Constatările făcute după ridicarea transportului nu se recunosc de serviciu.

Diferențele de greutate în minus la colete, cari nu vor prezenta urme de violare, nu se vor considera ca lipsuri și, deci, serviciul nu va acorda nici o despăgubire pentru asemenea diferențe.

La transporturile de lamarină și table în legături, precum și fier în bare și legături, serviciul nu răspunde de cât de numărul legăturilor, neluând nici o răspundere în privința greutății lor și numărul de foi sau bare ce conțin legăturile.

Art. 26. Agențiile primesc și predau mărfurile, de transportat, pe cheu, în apropiere de debarcader sau în magaziile agențiilor, precum și în magaziile docurilor din Galați și Brăila.

Art. 27. Părțile cărora le incumbă încărcarea sau descărcarea mărfurilor, răspund pentru toate pagubele cari se cauzează șlepurilor, uneltelor de încărcare și instalațiunilor navigațiunii fluviale din vina predătorilor, a destinatorilor sau a agenților lor.

Art. 28. Un transport sosit în portul de destinație, nu se poate expedia la o altă destinație înainte de a se achita toate sumele cu cari transportul este grevat.

Dacă însă valoarea mărfii acoperă cu prisos taxele de transport ce s'ar mai cuveni încă pînă la noua destinație, aceste taxe se pot transmite spre încasare noului port de destinație, pe răspunderea personală a agentului.

Art. 29. Dacă pentru un transport, sosit într'un port, predătorul cere ca marfa să fie predată unui alt destinatar și dacă scrisoarea de trăsură nu a fost încă eliberată destinatorului, predătorul va trebui să prezinte agenției navigației recepisa de predare eliberată lui, împreună cu dispozițiunea sa, făcută în scris.

Predătorul singur este în drept să dispună ca transportul să se înapoieze la portul de expedițiune, să se oprească într'un port intermediar, sau să se elibereze într'un alt port, putînd în acelaș timp schimba și persoana destinatorului.

Navigațiunea fluvială este în drept să refuze efectuarea unor astfel de dispozițiuni, dacă prin executarea lor s'ar produce perturbățiuni în serviciu sau neajunsuri de ori și ce natură.

Orice dispozițiune trebuie să se refere la întregul transport și nu numai la o parte din el.

Dreptul de dispozițiune al predătorului încetează îndată ce

după sosirea transportului în portul de destinațiune, scrisoarea de trăsură s'a eliberat destinatorului.

Art. 30. Sosirea mărfurilor se aduce la cunoștința destinatorilor printr'un aviz, care li se transmite prin curier, poștă sau ori-ce alt mijloc de înmînare.

Spesele pentru avizarea mărfurilor sosite cade în sarcina destinatorului.

Art. 31. Navigațiunea fluvială percepe, la eliberarea mărfurilor în porturile de destinație, toate taxele cari încarcă marfa, chiar dacă a sosit numai o parte a mărfurilor cari figurează în scrisoarea de trăsură.

Ridicarea în rînduri a mărfurilor cari figurează în una și aceeaș scrisoare de trăsură nu este permisă.

Art. 32. Dacă primirea mărfurilor supuse stricăciunii, s'ar refuza de destinator, ele se vor pune telegrafic, și pe contul predătorului, la dispozițiunea acestuia, și în cazul cînd nu se va primi un răspuns la timp, ele se vor vinde prin jicitație publică de agenția respectivă. Din suma ce se va obține se vor reține taxele cu cari marfa este grevată, iar restul se va remite predătorului mărfei.

Dacă, însă, în urma vînzării va rezulta un deficit, deficitul se va încasa de la predător.

Art. 33. Dacă destinatorul, după achitarea taxelor de transport nu ridică marfa sau ridică numai o parte din ea, serviciul nu mai are nici o răspundere pentru stricăciuni sau lipsuri, iar destinatorul este obligat a plăti taxele de magazinaj pentru tot timpul cît stă marfa neridicată.

Art. 34. Mărfurile cari nu se vor lua în primire de către destinator, după sosirea lor, se vor pune la dispoziția predătorilor, printr'o adresă făcută prin portul de predare, care se va repeta de trei ori, la intervale de 7 zile. Dacă nici după ultima avizare nu va sosi dispozițiunea predătorului, marfa se va vinde prin licitație publică, de către agenția respectivă, cînd serviciul navigațiunii va găsi de cuviință.

Din suma ce se va obține, se va reține taxele cu cari marfa este grevată, iar restul se va remite predătorului mărfei.

Art. 35. Vînzarea prin licitațiune publică se va face în urma unei publicațiuni făcută prin oficiul agenției respective și care se va afișa la localul agenției.

Ziua și ora de vînzare se va notifica prin scrisoare recomandat, atît predătorului cît și destinatorului.

În cazul cînd pe mărfurile căzute în suferință se va fi aplicat un sechestru de ori ce natură, fie de predător, fie de destinator sau de ori-ce altă terță persoane, navigațiunea fluvială este autorizată și în acest caz a proceda la vînzarea mărfii prin licitațiune publică, în condițiunile, și cu formele prevăzute la art. 34.

Pentru mărfurile expediate peste frontieră și cari vor fi eventual sechestrate de instanțele țării respective, navigațiunea fluvială nu răspunde în nici un sens, nici față de predător, nici față de destinator.

În toate aceste cazuri, navigațiunea fluvială este autorizată, chiar față de aceste sechestre, a nu permite ridicarea mărfii, fie de la bord sau din magazinele sale, de cît contra achitării taxelor de transport și accesorii, cu cari este grevată marfa și în tot cazul contra unei adrese a instanței respective, prin care să se arate că din sumele prinse din vînzare se va plăti, cu precădere, navigațiunii fluviale, taxele datorite.

Art. 36. Mărfuri incendiabile cu destinațiune «post restant» nu se primesc.

Art. 37. Mărfurile cari, după aprecierea agentului primitor, sunt supuse stricăciunii sau cari nu acoper cu prisos taxa de transport, nu se primesc dacă nu se achită toate taxele de predare.

Art. 38. Mărfurile garantează prin ele plata sumelor cuvenite și ele nu se pot elibera decît după achitarea tuturor sumelor cu cari sunt grevate.

Art. 39. În caz de întrerupere de navigațiune, serviciul își rezervă dreptul de a descărca și conserva mărfurile, în punctul în care se găsește vasul în momentul întreruperii, pe riscul și pericolul proprietarului mărfii, pînă la deschiderea navigațiunii.

Art. 40. Mărfurile sosite în porturi cu ultima cursă, înainte de închiderea navigațiunii, trebuiesc ridicate în maximum 8 zile dela sosirea lor.

În caz de neridicare în acest termen, serviciul va transporta mărfurile în o magazie din oraș, cheltuelile de transport, chiriile și paza magaziei, privind pe destinator.

Art. 41. Navigațiunea fluvială nu răspunde de durata efectuării transporturilor decît cînd se va observa o rea voință din partea sa, și nici de expedierea mărfurilor primite, cînd din lipsă de mijloace nu le poate transporta.

În acest din urmă caz, predătorul poate ridica transportul fără

să plătească taxa de magazinaj pentru timpul cît a stat în magazia navigațiunii fluviale, neavînd dreptul la nici o altă despăgăbire.

De asemenea navigațiunea fluvială își rezervă dreptul de a refuza primirea mărfurilor spre transportare, cînd se va găsi cu cale.

Transportarea cadavrelor

Art. 42. Cadavrele se pot transporta numai în urma unei înțelegeri speciale cu direcțiunea navigațiunii fluviale.

Cadavrul trebuie să fie pus într'un sicriu închis ermetic și acesta așezat într'o ladă de lemn.

Cadavrul se poate transporta și împreună cu carul funebru.

Cadavrul trebuie să fie însoțit de o persoană care va plăti un bilet de călătorie.

Transportarea unui cadavru nu se poate face decît dacă expeditorul înmînează agentului navigațiunii fluviale, la predare, un act (bilet de voe) dela autoritățile în drept, prin care se permite transportul.

Acest act se înapoiază însoțitorului la eliberarea cadavrului.

Art. 43. Taxele de transport pentru cadavre trebuiesc achitate la predare.

Art. 44. Cadavrul trebuie ridicat, dela agenție, cu 6 ore dela sosirea vaporului în port, fie ziua fie noaptea, la din contră se vor cere dispozițiunile autorităților locale.

Modul de plată.

Art. 45. Sumele de plătit navigațiunii fluviale, în porturile române, atît pentru taxele de transport cît și pentru ramburse, deburse și taxe accesorii, se vor achita în monedă românească.

Sumele de plătit navigațiunii fluviale în porturile străine, se achita numai în aur, cu excepțiune pentru transporturile expediate între două porturi ale aceleiași țări străine, pentru cari se vor achita în moneda țării respective.

Declarațiuni false a greutății sau a conținutului transportului.

Art. 46. Agențiile porturilor sunt în drept să examineze ori unde și oricînd, conținutul și greutatea transporturilor expediate, pentru a se convinge dacă ele corespund cu declarațiunile făcute de predător, în scrisoarea de trăsură.

Art. 47. Predătorul care expediază într'un transport, sub declarațiuni false, obiecte excluse cu desăvîrșire de a se transporta, sau admise în urma unei înțelegeri prealabile, va plăti o amendă de 15 lei pentru fiecare kilogram, calculată pentru greutatea totală a coletului, în care se va găsi asemenea obiecte.

Afară de această amendă predătorul rămîne responsabil față de legile țării, unde s'a comis această contravenție.

Art. 48. Dacă se predau cu declarațiuni neexacte, de conținut, alte obiecte decît acele arătate la aliniatul precedent și rezultă, prin această declarațiune, o pagubă pentru navigațiunea fluvială, sau dacă se declară o greutate mai mică, și nu se cere cîntărirea printr'o mențiune înscrisă în scrisoarea de trăsură, se percepe, afară de taxa cu care s'a păgubit navigațiunea fluvială, prin transportul dela portul de predare pînă la destinație, și îndoitul acestei taxe ca amendă, cel puțin însă lei 7, bani 50.

Art. 49. Prin perceperea amenzilor și adauselor prevăzute la art. 47 și 48 nu se ridică obligațiunea predătorului de a despăgubi navigațiunea fluvială de daunele ce i s'ar cauza eventual, prin declarațiuni false a conținutului.

Art. 50. Amenzile se vor încasa dela predător sau dela destinatar.

Magazinaj.

Art. 51. Mărfurile descărcate în porturile române, pe cheu sau în magazii, se conservă gratuit de către agenții în timpul prevăzut în tarif, socotit din ziua următoare a zilei în care s'a trimis avizul de sosire.

Mărfurile descărcate în magazinele docurilor din Galați și Brăila, precum și în porturilor străine, sunt supuse, în ceea ce privește magazinajul, dispozițiunilor speciale ale administrațiunilor respective.

Art. 52. Mărfurile inflamabile și acidele trebuiesc ridicate de destinatar, imediat după sosirea lor, și anume chiar în ziua primirii avizului de sosire. Pentru aceste mărfuri, taxa de magazinaj decurge din ziua cînd s'a avizat sosirea transportului.

Aceste mărfuri sunt pe riscul destinatarului din momentul descărcării lor în port, serviciul navigațiunii fluviale nerăspunzînd de cît numai pe baza lor, iar nu și de conservarea lor.

Art. 53. Mărfurile aduse spre expediere și reluate de predător fără a mai fi transportate, vor fi supuse la taxele de magazinaj.

naj fixate în tarif, socotindu-se magazinajul din ziua aducerii acestor mărfuri la agenție.

Afară de taxa de magazinaj, se percepe costul de manipulațiunile făcute, precum și suma debursată pentru timbre, formalități vamale, corespondență, etc.

Art. 54. Direcțiunea navigațiunii fluviale poate mări timpul liber de magazinaj al mărfurilor, cînd va găsi de cuviință.

Ramburse și deburse

Art. 55. Ramburse se admit pînă la ori și ce sumă.

Agențiile serviciului navigațiunii sunt în drept a refuza transporturile pentru cari se prevăd ramburse în sume prea mari.

Art. 56. Mărfurile grevate cu ramburs, nu se pot elibera destinatorului, înainte de a se încasa suma rambursului și toate taxele cî încarcă transportul.

Art. 57. Valoarea rambursului trebuie trecută în scrisoarea de trăsură. Predătorul primește, din partea agenției, pe lîngă recipisa de predare și un cupon de legitimație pe care îl restituie agenției la primirea banilor.

Art. 58. Valoarea rambursului se achită de către agenția portului de expediție, aducătorului cuponului de legitimație, după ce agenția portului de destinație va comunica că marfa a fost ridicată și rambursul vărsat.

Agenția nu este obligată să constate identitatea aducătorului cuponului de legitimație.

Dacă predătorul pierde cuponul de legitimație al rambursului navigațiunea fluvială nu achită valoarea lui, de cit numai după ce predătorul va publica, pe spezele sale, în *Monitorul Oficial*, această pierdere și va prezenta navigației fluviale un exemplar din *Monitorul Oficial*, în care s'a făcut publicarea.

Art. 59. Dacă transportul se eliberează fără a se încasa rambursul prevăzut, destinatorul este obligat să achite ulterior, serviciului navigațiunii, suma corespunzătoare, care figurează în scrisoarea de trăsură.

Art. 60. Predătorul are facultatea de a anula, micșora sau spori suma rambursului.

În toate aceste cazuri, predătorul trebuie să înainteze agenției de predare o dispozițiune scrisă la care va anexa cuponul de legitimație și recipisa de predare.

Cererile adresate agenților din porturile române, vor purta timbrul legal.

Dacă rambursul se anulează, se face mențiune pe recipisa de predare, care se remite predătorului, iar cuponul de legitimație se anulează și se reține de agenție.

Dacă rambursul se micșorează, se face mențiune atât pe cuponul de legitimație, cât și pe recipisa de predare, care în urmă se remite predătorului.

Art. 61. Dacă suma rambursului se sporește, agenția de predare emite un nou cupon de ramburs și de legitimație, pentru suma sporită. Cuponul de ramburs se transmite prin cartarea portului de destinație, iar cuponul de legitimație, împreună cu noua recipisă de predare, se înmânează predătorului transportului.

Înainte de a anula, micșora sau spori suma rambursului, portul de expediție trebuie să se convingă, pe cale de corespondență în contul predătorului, dacă transportul nu s'a eliberat deja cumva adresantului.

Art. 62. Avansuri se fac numai asupra mărfurilor de consumațiune curentă, precum : cafea, orez, fier, etc., și pînă la concurența de $\frac{1}{2}$ valoarea mărții, maximum fiind 100 lei.

Încărcarea și descărcarea mărfurilor

Art. 63. Mărfurile se încarcă și se descarcă de navigația fluvială, fără a se percepe vreo taxă pentru această manipulație.

Încărcarea și descărcarea coletelor mai grele de 750 kg. se efectuează de părți, eventual de navigația fluvială, în sarcina părților, socotindu-se cheltuielile efective.

Asigurarea mărfurilor

Art. 64. Mărfurile predate spre expediere sunt considerate ca asigurate. Prima de asigurare este cuprinsă în taxa de transport.

Pentru mărfurile cari se vor preda după 30 Noemvrie stil nou, sau se vor găsi în drum după această dată, se percepe, pentru asigurare în contra rizicului de ghiață, o taxă suplimentară prevăzută în tarif.

În caz de pierderi, serviciul navigațiunii despăgubește pe cel în drept, cu suma cuvenită, care se va calcula pe baza prețului curent al mărfurilor de aceeași natură, în portul de expedițiune și

în ziua cînd a avut loc expedierea. În lipsa unui preț curent, despăgubirea se calculează după valoarea comună a mărfii, evaluată pe aceleași baze.

Osebit de aceasta se restituie taxele de transport și accesorii.

Pentru coletele pierdute, conținînd diferite mărfuri și trecuie în scrisoarea de trăsură cu denumirea ca: efecte de corp, efecte vechi, efecte de strămutare, mobile. etc. și pentru mărfurile pentru cari nu se poate justifica valoarea lor cu o factură în regulă, serviciul acordă o despăgubire maximă de 1 leu, 50 bani de kg.

În caz de avarie, navigațiunea fluvială plătește suma cu care marfa a fost depreciată, după aceleaș norme ca în caz de pierdere.

Art. 65. Predătorul este obligat a declara cantitatea și valoarea reală a mărfii, astfel că această valoare să poată fi constatată fără dificultăți, în caz de avarie sau pierdere.

Cînd se va constata că valoarea declarată a fost mai mare de cît aceea reală, se va acorda o despăgubire echivalentă cu valoarea reală.

Art. 66. Dacă un colet conține diverse mărfuri, predătorul trebuie să prezinte o listă conținînd enumerațiunea și evaluarea tuturor articolelor conținute în acel colet.

Art. 67. Agenția comunică proprietarului mărfii, în caz de avarie. Dacă proprietarul este absent sau nu răspunde, marfa avariata, susceptibilă de o repede stricăciune, se vinde imediat prin licitație.

Art. 68. Dacă într'un transport numai o parte de marfă este avariata, destinatorul este obligat să primească marfa neavariata.

Art. 69. Marfa avariata se estimează în comun acord cu proprietarul ei, și care în urmă primește marfa și despăgubirea cuvenită.

Art. 70. În toate cazurile de pierderi toate sau parțiale și de vătămare, navigația fluvială face imediat cercetări minuțioase dresînd procese-verbale de constatare pentru orice neajuns.

În cazuri de vătămări și avarii, pentru stabilirea constatărilor cheamă experți a căror plată privește pe părți, în cazul cînd se constată că vătămarile sau avariile arătate de ei nu există.

Art. 71. Cererile pentru despăgubiri de mărfuri se fac de către destinatori, cari vor trebui să alătore, la reclamație, scrisoarea de trăsură și factura; predătorii pot face asemeni cereri, numai în baza unei cesiuni făcută de destinator pe scrisoarea de trăsură.

În cazul cînd s'a pierdut întreg transportul, astfel că scrisoarea de trăsură nu se mai ridică de destinator, rămînînd în casa agenției de destinație, despăgubirea cuvenită se va face predătorului care își va formula plîngerea către serviciu, alăturînd recipisa de predare și factura respectivă.

Art. 72. Cererile de despăgubire pentru vătămări, cari nu sunt aparente și a căror existență s'a constatat, după luarea în primire a mărfii, nu vor fi luate în considerație dacă ele nu vor fi făcute în scris, în termen de 5 zile dela luarea în primire a mărfii; cel în drept fiind obligat să dovedească că vătămarea a avut loc în intervalul dela predarea pînă la eliberarea mărfii.

Art. 73. Următoarele articole nu se consideră ca asigurate, decît în urma unei înțelegeri speciale:

a) Animale, metale prețioase, pietre scumpe, monede în metal sau hîrtie, acte oficiale, documente și obiecte de artă;

b) Locomotive, căldări pentru mașini cu aburi, locomobile și vagoane de drum de fier;

c) Mărfurile cari nu sunt destul de solid împachetate pentru a suporta transportul și manipulațiunile necesare.

Art. 74. Navigațiunea fluvială nu răspunde de avarii ocazionate prin accidente de mașinilor, căldărilor sau tuburilor de apă, nici de stricăciunile făcute de șoarici și insecte, din pierderi provenite din cauza înghețului sau războaielor, revoluțiunilor și a altor turburări de forță majoră, și nici de scurgerile conținuturilor lichide.

Art. 75. Pentru asigurarea mărfurilor în contra incendiului, în magaziile serviciului, se percepe o taxă prevăzută în tarif.

Efectuarea operațiunilor vamale și a formalităților pentru predarea și primirea mărfurilor.

Art. 76. Predătorul întocmește scrisoarea de trăsură, pe care o prezintă agenției odată cu marfa și cu formele vamale.

Art. 77. Formalitățile vamale pentru importuri, exporturi, asigurație și transborduri se fac de către predători particulari autorizați de guvern.

Art. 78. Navigațiunea fluvială se însărcinează însă cu facerea acestor formalități, atunci cînd cei interesați vor cere aceasta, în care caz, vor percepe taxele prevăzute în tariful respectiv.

Art. 79. Pentru ridicarea mărfii, destinatorul va trebui să prezinte agenției avizul prin care i s'a făcut cunoscut sosirea transportului.

Art. 80. Pentru ori și ce declarațiuni false, predătorul sau destinatorul rămân singuri responsabili față de autoritățile vamale.

Art. 81. Cererile de restituire de taxe plătite în plus, se pot face numai pînă în șase luni, socotite din ziua plătirii taxei respective, iar cererile de despăgubire pentru pierdere totală sau parțială și vătămare, se prescriu în termen de șase luni, socotite dela eliberarea mărfii.

Sumele plătite în plus la agenția de predare, se achită numai predătorilor, în baza recepiselor de predare.

Sumele plătite în plus la agenția de destinație, se achită numai destinatorilor, în baza scrisorilor de trăsură.

Sumele plătite în plus, trebuesc reclamate numai de cei cari sunt în drept a le incasa.

În cererile de restituire trebuie să se arate împrejurările sau dispozițiunea din regulament, pe care se bazează cererea, precum și suma ce se reclamă.

Dacă taxele francate nu sunt suficiente pentru acoperirea tuturor taxelor de transport și accesorii, cari încarcă mărfurile la eliberarea lor, diferența se plătește de destinator.

Dacă însă insuficiența taxării transporturilor francate se constată ulterior, adică după eliberarea mărfii, diferența se va plăti de predător.

Pentru rambursele anulate sau micșorate, nu se acordă nici o restituire, din provizionul încasat.

Art. 82. Amenzile pentru declarațiuni false, se încasează la eliberarea transportului dela destinator. Cînd însă destinatorul va refuza ridicarea transportului, amenzile se vor achita de predător.

Art. 83. Navigațiunea fluvială nu acordă despăgubiri pentru lipsuri de greutate în următoarele cazuri.

a) Cînd coletele nu prezintă nici o urmă de violare ;

b) Cînd predătorul a făcut mențiune, pe scrisoarea de trăsură, că coletele nu au fost predate în mod suficient ambalate ;

c) La mărfurile cari sunt supuse la scădere, scurgere sau risipă.

Art. 84. Navigațiunea fluvială nu răspunde pentru rugină la mărfurile metalice.

Art. 85. Navigațiunea fluvială răspunde de lipsurile de greutate, numai pentru pierderile cari trec peste toleranțele următoare :
4% din greutatea articolelor : cărbuni, ciment, var, grafit în-

grășăminte de pământ, oase, ardezie, turte oleaginoase, fructe împachetate.

Cînd aceste articole se prezintă spre expediere neîmpachetate, navigațiunea fluvială nu răspunde de nici o lipsă.

4% din greutatea articolelor lichide și umede și pentru fructele de sud în saramură ca măsline, etc., precum și la următoarele articole uscate: lemne tinctoriale tăiate sau măcinate, coji, rădăcini, fructe proaspete, foi de tutun proaspete, lînă, piei, fructe uscate sau coapte, coarne și ghiare, reglisă, tutun tăiat, grăsimi, săpunuri compacte, pește uscat, hămei, chituri proaspete și cereale.

Dacă aceste articole le predau în lunile Iunie, Iulie și August. toleranța sus indicată, se va socoti îndoit.

2% din greutatea tuturor celorlalte mărfuri uscate.

Dacă mai multe colete sunt transportate cu o singură scrisoare de trăsură, toleranța se calculează în parte pentru fiecare colet, întrucît greutatea coletelor de acelaș fel sunt indicate separat.

Pentru mărfurile neridicate în termenul liber de magazinaj, precum și pentru acele reexpediate la alte porturi sau înapoiate la portul de predare, navigațiunea fluvială nu răspunde chiar dacă lipsurile sunt mai mari, decît toleranțele prevăzute mai sus.

Art. 86. Constatările de lipsuri, făcute după ridicarea transporturilor, nu se vor lua în considerațiune, întrucît răspunderea serviciului navigațiunei încetează din momentul ridicării mărfurilor.

Prin decretul regal No. 920 din 20 Februarie 1912 s'a sancționat următorul :

Regulament pentru serviciul automobilelor statului, județelor și comunelor

A. Șofeurii.

Condițiuni de angajare. — Retribuțiunea

1. Șofeurii întrebuințați de autorități pentru serviciul automobilelor trebuie să întrunească următoarele condițiuni :

a) Să fie major ;

b) Să aibă certificat de absolvire a uneia din școalele superioare de meserii din țară, secția ajustagiu, sau de la arsenalul armatei, sau certificat constatînd că au urmat o școală de șofeuri.

c) Să prezinte certificat de bună purtare dacă au mai servit în această calitate.

2. În cazul cînd, la data punerii în aplicare a regulamentului de față, nu s'ar găsi, pentru toate autoritățile șofeuri cu titlul de mecanici, în mod excepțional se vor putea numi cu titlu provizoriu din conducătorii încercați, cu știință de carte, cari ar prezenta garanții serioase de capacitate în urma examenului obligator ce ar depune înaintea inginerului șef de județ și inspectorului de automobile al ministerului de lucrări publice, sau la minister înaintea unei comisii de trei membrii cari se va numi de d. ministru al lucrărilor publice, din care va face parte neapărat și inspectorul automobilelor ministerului lucrărilor publice.

3. Șofeurii cu titlul de mecanic vor fi plătiți cu o leafă lunară de 250 lei și vor fi prevăzuți în buget între funcționarii autorității respective. Dîșii vor avea dreptul la locuință, iar acolo unde nu sunt garaje sau unde autoritatea ce servesc nu le poate da o locuință potrivită, vor primi o indemnizație lunară de 30 lei în județele Ilfov, Iași, Dolj, Brăila, Covurlui și de 20 lei în celelalte județe.

În caz de serviciu comădat, în afară de județ, dîșii vor primi cîte o indemnizație de 6 lei pe zi, afară numai dacă nu li se oferă întreținerea în natură, de acel la ordinele căruia sunt în timpul deplasărei.

4. Șofeurii numiți provizoriu în condițiunile art. 2, vor fi plătiți cu o leafă lunară 150 lei și vor fi și ei prevăzuți în buget între funcționarii autorității. Dîșii vor avea de asemenea dreptul la locuință sau indemnizare; în caz de deplasare pentru serviciu comandant, în afară de județ, li se va aloca o diurnă de 4 lei sau întreținerea în natură.

5. Șofeurii vor putea fi autorizați a lua ajutoare în timpul lunilor de vară, de la 1 Aprilie la 1 Noembrie. Aceștia vor fi plătiți cel mult cu 60 lei lunar, fără altă întreținere.

B. *Serviciul.*

6. Se va încheia un inventar, în dublu exemplar, al mașinei, accesoriilor și uneltelor, după formularul anexat (No. 1) cu cantitățile și prețurile luate după facturile din dosarele autorității.

Acest inventar se va încheia în termen de o lună de zile de

la data punerii în aplicare a regulamentului de față și va fi semnat de șeful serviciului tehnic respectiv și de șofeur.

Achizițiunile posterioare date încheierei inventariului se vor trece în aceasta, pe măsură ce se vor face. La schimbare de șofeur, cel ce părăsește serviciul, pentru ori ce cauză, va preda succesorului său toate obiectele după inventar, făcând încheiere despre această operațiune sub ultimul articol din inventar. Șofeurul ce ia în primire, rămîne răspunzător personal de ființa articolelor primite.

Scăderile pentru uzură în cursul serviciului sau pierdere, nu vor putea fi operate în inventar, la coloană respectivă, de cît de șeful serviciului tehnic local sau de inspectorul ministerului de lucrări publice, cu ocaziunea inspecțiunilor la garaj.

Un exemplar din inventar va fi păstrat de șofeur la garaj, celalt va fi ținut la serviciul tehnic, care va opera adaosele, pe măsura achizițiunilor și pe baza facturilor.

Inventarul se va transcrie și pe primele foi ale registrului-jurnal.

7. Controlul chilometric este obligatoriu pentru fie-care mașină.

Punerea la punct a controlului nu se va putea face de către șofeur de cît în fața șefului serviciului.

8. Șofeurul va ține sub a lui răspundere, un registru-jurnal, după formularul anexat (No 2).

În acest registru se va arăta zilnic întrebuițarea automobilului, dacă a eșit din garaj, din ordinul cui, numărul persoanelor, itinerariul urmat și după contor, în coloanele respective numărul chilometrilor la ieșire, la intrare și numărul chilometrilor parcurși.

Șoferul va semnala accidente de drum cum: deteriorarea, ruperea unei piese, pierdere, etc., cu specificarea ei.

În serviciul special comandat de prefect sau de capul autorității se va putea trece în mod excepțional la ziua respectivă numai indicațiune «Serviciul special comandat de . . . ». Cel care a comandat acest serviciu va fi dator să aducă la cunoștința autorității superioare de care depinde, printr'un raport confidențial, serviciul făcut.

Cînd automobilul nu ese, șoferul va menționa în jurnal, pentru ziua aceea, «în garaj», cu arătarea dacă s'a revizuit mașina sau reparat.

La finele registrului jurnal se vor lăsa cîteva foi albe, în care șoferul va trece distanțele exacte (după contor) parcurse, pentru a

se putea avea ast-fel la un moment dat cunoștința exactă a distanțelor în județ, mai ales pentru șoselele vicinale și drumurile comunale nechilometrate.

Șofeurul va avea asupra sa un carnet zis : «Carnet de drum» în care își va culege diferitele date ce urmează apoi a le trece în jurnal.

9) La începutul registrului-jurnal, după inventar, se va opri zece foi albe în cari se vor trece (după formularul anexat No. 3) sub controlul serviciului tehnic și la data respectivă, cantitățile de benzină și uleiuri primite de șofeuri și cauciucurile, cu specificarea lor.

Registrele sunt anuale. În primul an, registrul se va furniza de ministerul lucrărilor publice.

10. Șofeurul nu poate face direct nici o comandă către furnisori, rămânând personal răspunzător de valoarea ei, în caz contrar.

Toate comenzile vor fi făcute prin adrese semnate de șeful serviciului tehnic.

Ele se vor achita numai pe baza facturilor pe cari se va menționa primirea materialelor și numărul de ordine la cari au fost trecute în inventar. În cazul când comenzile sunt mai importante, vor fi văzute și aprobate de inspectorul automobilelor.

11. Este interzis șofeurilor de a preumbla în automobil persoane străine de serviciu sau în afară de ordinul prefectului sau șeful serviciului.

Acei ce vor contraveni acestei dispozițiuni, vor fi destituiți din serviciu.

C. Inspectorul. Atribuțiuni

12. Inspectorul atașat pe lângă ministerul lucrărilor publice are următoarele îndatoriri și atribuțiuni :

a) De a dirige atelierul central de reparațiuni, când se va înființa, conform regulilor ce se vor stabili în această privință ;

b) De a dirige depozitul ;

c) De a examina pe șofeuri în comisiunea examinatoare, când se prezintă pentru a intra în serviciu ;

d) De a inspecta starea automobilelor autorităților și de a controla activitatea șofeurilor ;

e) De a verifica comenzile, devizele, etc. În deosebi nici un

automobil nu va putea fi trimis la reparație, fără o prealabilă examinare a inspectorului, care va dresa un proces-verbal.

13. Inspecțiunile la automobilele autorităților exterioare vor avea loc, cel puțin la două luni, pentru fiecare mașină.

În afară de aceasta, inspectorul este ținut a răspunde la chemările ce i se face de către prefecturi sau de șeful serviciului respectiv.

14. Inspectorul va controla cu deamănuntul starea mașinei și întreținerea ei.

Se va servi de datele trecute în registrul-jurnal, atât la darea de seamă zilnică cât și la partea relativă la întrebuințarea materialelor de întreținere, față de distanțele parcurse.

Va încheia la zi în registrul-jurnal un proces-verbal de inspecție, despre constatările făcute și măsurile tehnice de luat.

În fine, controlează inventarul, ființa articolelor și starea lor de uzură.

15. Inspectorul comunică ministerului și prefectului, sau șefului autorității locale, rezultatul constatărilor sale și poate cere amendarea șoferului, pentru cazurile de neglijență constatate.

16. Inspectorul este obligat a face un raport la finele fiecărui an de starea tuturor automobilelor date sub controlul său.

17. Fiecare autoritate va mandata și consemna anual, pentru fiecare automobil ce are, câte 50 lei, la dispozițiunea ministerului lucrărilor publice.

Aceste sume formind un fond special, vor servi pentru a se acorda 3 premii șoferilor cari se vor dovedi la sfârșitul anului, că pe lângă cea mai bună întreținere a mașinei, au realizat și cea mai mare economie în cheltueli.

Se va ține un stat de serviciu al personalului la ministerul lucrărilor publice.

În luna Ianuarie, inspectorul automobilelor va raporta ministerului lucrărilor publice, amănunțit, constatările făcute cu ocaziunea inspecțiunilor din cursul anului și va propune pentru premii pe șoferii cari au eșit mai bine la inspecții.

Ministerul lucrărilor publice hotărăște cui să se deearnă premiile.

Premiul I va consta în 50% din sumele consemnate, premiul al II-lea din 30% și premiul al III-lea din 20%.

ANEXE

Form. No. 1 pentru inventar

PREFECTURA JUDEȚULUI.....

(Sau numele autorității căreia aparține automobilul)

INVENTAR

Incheiat astăzi..... 19...

No. curent	DESEMNAREA OBIECTELOR	Prețul de achizițiune		Data achizițiunii	Scăderi Specificarea uzurei, a scoaterii din serviciu, pierderi etc.
		Lei	B.		
1	1 automobil marca HP etc.				

Form. No. 2 pentru registrul jurnal de întrebuințarea automobilului

Data	DAREA DE SEAMA	No. km. la ieșire sau arătarea comptorului	No. km. la intrare sau a arătarea comptorului	No. km. parcursi
Anul 1910 Maiu..... 1.....	Eșit cu , ora . . , fost la comuna X, la comuna Y, de acolo pe șoseaua Z pînă la punctul . . . etc., întors în oraș la garaj ora . . .	6.129	6.372	243
Maiu..... 2.....	In garaj, s'au fiert lanțurile . . . etc. etc.			

Form. No. 3 pentru benzină, ulei, cauciuc, etc.

Data	Benzină în kg.	Ulei cu specificația	Cauciucuri	Vaselină	Gaz

B U D G E T E

Prin decretul regal No. 510 din 6 Februarie 1912 s'a aprobat a să face 1 i bugetul extraordinar a drumurilor județului Brăila pe exercițiul 1911 - 1912, următoarele modificări :

Lei 16.000, se reduc dela art. 1 «pentru construirea a două cantoane, etc.» ;

Lei 26.000 idem art. 2 : «pentru construcția de șosele».

Lei 15.000, să se înscrie sub un nou articol 5 cu redacțiunea : «Pentru complectarea digurilor surpate de apele mari ale râului Siret, la punctul Vameșu și Cotu-Lung» ;

Lei 25.000, să se înscrie sub un nou articol 6, cu redacția : «pentru cumpărarea unui imobil sau a unui teren pentru localul serviciului tehnic».

Cu aceste modificări bugetul extraordinar va cuprinde :

La venituri Lei 112.000

La cheltueli » 110.000

Cu un excedent de Lei 2.000

Prin decretul regal No. 839 din 17 Februarie 1912 se aprobă a să introducă la partea cheltueleur bugetului ordinar a drumurilor județului Vilcea pe exercițiul 1911--1912, următoarele modificări.

Lei 9.335 bani 25 se ia de la art. 13 «Pentru construcțiuni și reparațiuni de poduri etc» care lasă economie, și să se adauge :

Lei 8.000 la art. 15 «Pentru întreținerea sonetei cu aburi, a automobilului etc», și

Lei 1.335, bani 25 la art. 16 «Remiza cuvenită Statului pentru încasarea zecimilor percepute pe seama drumurilor, etc».

SITUAȚIUNEA VENITURILOR PROVIZORII PENTRU TOATE LINIILE C. F. R.
pe luna Decembrie 1911|912 comparativ cu veniturile corespunzătoare ale anilor 1910|911 și 1909|910

ANUL	LUNA	LUNGIMEA liniilor în kilometri	Veniturile din traficul de			TOTALUL venitu rilor	TABELA VENITURILOR LUNARE			
			Calători	Bagaje	Mărfuri		LUNA	1909 910	1910 911	1911 912
			LEI	LEI	LEI			LEI	LEI	LEI
1909 910	Decembrie	3186	2.074.281	59.364	4.474.494	6.608.139	Aprilie	6.458.369	6.445.644	6.939.586
1910 911		3465	2.407.817	67.024	5.557.764	8.037.605	Mai	6.690.611	7.002.902	8.749.412
1911 912		3477	2.476.779	71.498	5.696.207	8.244.484	Iunie	6.497.272	6.327.964	7.822.847
1909 910	Luna Decembrie din anul 1911 912 pre- zintă o diferență de :		+ 328.127	+ 12.134	+ 122.1713	+ 1.636.345	Iulie	7.963.567	8.231.534	8.833.674
1910 911			+ 34.202	+ 4.474	+ 138.443	+ 211.879	August	8.466.035	10.014.149	10.083.629
RECAPITULAȚIUNEA veniturilor comparative totale cu începere dela 1 Aprilie pînă la finele lunii Decembrie										
1909 910	Dela 1 Aprilie pînă la 31 Decembre		22.965.920	788.004	41.825.074	65.578.998	Septembrie	7.940.540	9.945.949	10.359.926
1910 911			25.393.274	857.164	47.801.872	74.052.310	Octombrie	7.760.739	9.130.286	9.142.760
1911 912			26.724.050	956.369	52.239.287	79.919.706	Noembrie	7.193.726	8.921.277	9.743.388
1909 910	Veniturile dela 1 Aprilie pînă la 31 Decembrie 1911 912 prezintă o diferență de :		+ 375813	+ 168.365	10414213	+ 14.340.708	Decembrie	6.608.139	8.032.605	8.244.484
1910 911			+ 1330776	+ 99.205	+ 4437415	+ 5.867.396	Ianuarie			
							Februarie			
							Martie			

NOTA. Transporturile de regie nu se socotesc.

SITUAȚIUNEA VENITURILOR PROVIZORII PENTRU TOATE LINIILE C. F. R.
pe luna Ianuarie 1911|912 comparativ cu veniturile corespunzătoare ale anilor 1910|911 și 1909|910

ANUL	LUNA	LUNGIMEA liniilor în kilometri	Veniturile din traficul de			TOTALUL venitu- rilor LEI	TABELA VENITURILOR LUNARE			
			Calători	Bagaje	Mărfuri		LUNA	1909 910	1910 911	1911 912
			LEI	LEI	LEI			LEI	LEI	LEI
1909 910	Ianuarie	3224	2.232.269	53.141	2.419.961	4.705.371	Aprilie	6.458.369	6.445.644	6.939.586
1910 911		3474	2.935.242	56.154	3.362.010	6.353.406	Maiu	6.690.611	7.002.902	8.749.412
1911 912		3477	3.235.189	62.746	3.933.439	7.231.374	Iunie	6.497.272	6.327.964	7.822.847
1909 910	Luna Ianuarie din anul 1911 912		+1002920	+ 9.605	+1513478	+ 2.526.003	Iulie	7.963.567	8.231.534	8.833.674
1910 911	prezintă o dife- rență de :		+ 299.947	+ 6.592	+ 571.429	+ 877.968	August	8.466.035	10.014.149	10.083.629
RECAPITULAȚIUNEA veniturilor comparative totale cu începere dela 1 Aprilie până la finele lunii Ianuarie							Septembrie	7.940.540	9.945.949	10.359.926
							Octombrie	7.760.739	9.130.286	9.142.760
							Noembrie	7.193.726	8.921.277	9.743.388
							Decembrie	6.608.139	8.032.605	8.244.484
							Ianuarie	4.705.371	6.353.406	5.231.374
1909 910	Dela 1 Aprilie până la 31 Ianuarie		25.198.189	841.145	44.945.035	70.284.369	Februarie			
1910 911			28.328.516	913.318	51.163.882	80.405.716	Martie			
1911 912			29.959.239	1.019.115	56.172.726	87.151.080				
1909 910	Veniturile dela 1 Aprilie până la 30 Ianuarie 1911 912 prezintă o diferență de :		+4761030	+ 105.797	11927691	+ 16.866.711				
1910 911			+1630723	+ 105.797	+5008844	+ 6.745.364				

NOTA. Transporturile de regie nu se socotesc.

Cu rezerva unei îndreptări ulterioare.

BULETINUL SOCIETĂȚII POLITECNICE

PARTEA ADMINISTRATIVĂ

PERSONAL

Prin decretul regal No. 1.973 din 28 Martie 1912 d. Ermil A. Pangrate a fost numit ministru secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice.

In corpul tehnic

Prin decretul regal No. 1.136 din 27 Februarie 1912 d. inginer-ordinar clasa III Alexandru Pastia, din serviciul de poduri și șosele, după ce a beneficiat de avantajele ce-i acordă art. 25 din regulamentul corpului tehnic, se trece în cadrul de disponibilitate al acestui corp, pe ziua de 1 Martie 1912, pentru caz de boală, conform art. 15, alin. II din legea de organizare a sus zisului corp.

Prin decretul regal No. 1.315 din 5 Martie 1912, d. Ioan I. Odobescu, absolvent cu diplomă a școlii tehnice superioară din Berlin, și actualmente aflat în serviciul tehnic al comunei București, este admis în corpul tehnic (cadrul detașat) cu gradul de inginer ordinar clasa III, conform art. 5, 7 și 46 din legea pentru organizarea sus zisului corp, pe ziua de 12 Noembrie 1911, data procesului-verbal a comisiei profesionale instituită pe lângă școala națională de poduri și șosele.

Prin decretul regal No. 1.356 din 6 Martie 1912 au fost înaintați la gradul de inginer-șef, pe ziua de 1 Martie 1912, următorii ingineri, atât din cadrul ordinar cât și din cadrul detașat al corpului tehnic, al căror nume urmează :

LA GRADUL DE INGINER-ȘEF CLASA I

D. Lazarovici Efrem B., șef de divizie la construcția și exploatarea portului Constanța, avînd gradul de inginer-șef clasa II de la 1903, Iulie 1 ;

D. Bălțeanu Corneliu, inspector principal clasa II la căile ferate, avînd gradul de inginer-șef clasa II de la 1905, Maiu 10 ;

D. Roco Mihail, din serviciul ministerului agriculturii și domeniilor, avînd gradul de inginer-șef clasa II de la 1908 Maiu 10 ;

D. Rossetos Ioan, șef de divizie la căile ferate, avînd gradul de inginer șef clasa II de la 1905, Maiu 10 ;

D. Teodorescu Nicolae V., din serviciul regiei monopolurilor Statului, avînd gradul de inginer șef clasa II de la 1908, Maiu 10 ;

D. Vardala Ioan, șef de birou tehnic în serviciul hidraulic, avînd gradul de inginer-șef clasa II de la 1908, Maiu 10 ;

D. Ciocâlțeu Petre, șeful serviciului de poduri și șosele din județul Mehedinți, avînd gradul de inginer-șef clasa II de la 1908, Maiu 10 ;

D. Corban Chiriac, director al școalei superioare de arte și meserii din Iași, avînd gradul de inginer-șef clasa II de la 1906, Maiu 10 ;

D. Christodulo Ștefan, din serviciul de studii și construcțiuni, avînd gradul de inginer-șef clasa II de la 1908, Maiu 10.

LA GRADUL DE INGINER-ȘEF CLASA II

D. Demetriade Paul G., administratorul docurilor Brăila, avînd gradul de inginer-ordinar clasa I de la 1908, Maiu 10 ;

D. Tănăsescu Ioan, din serviciul ministerului industriei și comerțului, avînd gradul de inginer-ordinar clasa I de la 1908 Mai 10.

D. Capriel Iosef Ant., șef de divizie la căile ferate, avînd gradul de inginer ordinar clasa I de la 1908, Maiu 10 ;

D. Ștefănescu Eugeniu N., director de serviciu în minister, avînd gradul de inginer-ordinar clasa I de la 1909, Aprilie 1 ;

D. Teodor Ioan D., din serviciul direcțiunii generale a regiei monopolurilor Statului, avînd gradul de inginer-ordinar clasa I de la 1908, Maiu 10 ;

D. Costache Constantin, șeful serviciului de poduri și șosele din județul Brăila, avînd gradul de inginer-ordinar clasa I de la 1904. Aprilie 1 ;

D. Ionescu Ioan, inginer mecanic la șantierul naval, avînd gradul de inginer-ordinar clasa I de la 1908, Maiu 10.

Prin decretul regal No. 1.357 din 6 Martie 1912, au fost înaintați în grad, pe ziua de 1 Martie 1912, următorii ingineri, atît

din cadrul ordinar, cît și din cadrul detașat al corpului tehnic, al
căror nume urmează :

LA GRADUL DE INGINER-ORDINAR CLASA I
(urmare la decretul Nostru No. 3.652 din 7 Noembrie 1911).

Intîiul rînd la alegere.

b) D. Balș Teodor V., inginer atașat clasa II la căile ferate,
avînd gradul de inginer-ordinar clasa II dela 1909, Aprilie 1.

Intîiul rînd la vechime.

D. Negulescu Constantantin G., șef de secție la căile ferate,
avînd gradul de inginer-ordinar clasa II dela 1904, Aprilie 1.

Al doilea rînd la alegere.

a) D. Philippide Mihail N., inspector la navigațiunea fluvială,
avînd gradul de inginer-ordinar clasa II dela 1909, Aprilie 1 ;

b) D. Christea Constantin St., șef de secție la căile ferate,
avînd gradul de inginer-ordinar clasa II dela 1907, Maiu 10.

LA GRADUL DE INGINER-ORDINAR CLASA II
(urmare la decretul Nostru No. 3.706 din 23 Noembrie 1911).

Intîiul rînd la alegere.

a) D. Gheorghiu Ioan St., inginer asistent în serviciul portu-
rilor maritime, avînd gradul de inginer-ordinar clasa III dela 1909,
Iulie 16 ;

b) D. Panaitopol George, sub-inspector clasa IV la căile fe-
rate, avînd gradul de inginer-ordinar clasa III dela 1908, Maiu 19.

Intîiul rînd la vechime.

D. Mihăilescu Dimitrie, sub-șeful serviciului de poduri și șosele
din județul Prahova, avînd gradul de inginer-ordinar clasa III dela
1906, Aprilie 1.

Al doilea rînd la alegere.

a) D. Năsturaș Dumitru, din serviciul de studii și construcțiuni,
avînd gradul de inginer-ordinar clasa III dela 1909, Iulie 16 ;

b) D. Tacit Virgiliu, din serviciul ministerului industriei și co-
merțului, avînd gradul de inginer-ordinar clasa III dela 1909, Aprilie 17.

Al doilea rînd la vechime.

D. Teodorovici George C., din serviciul tehnic al comunei
Brăila, avînd gradul de inginer-ordinar clasa III dela 1909, Maiu 10.

Al treilea rînd la alegere.

a) D. Ghica Ioan D., șef de birou în serviciul de navigațiune maritimă, avînd gradul de inginer-ordinar clasa III dela 1909, Aprilie 1 ;

b) D. Epureanu Boldur Nicolae N., inginer-atașat clasa III la căile ferate, avînd gradul de inginer-ordinar clasa III dela 1908, Iulie 19.

LA GRADUL DE INGINER-ORDINAR CLASA III
(Urmare la decretul Nostu No. 1.727 din 5 Maiu 1911).

Intîiul rînd la alegere.

b) D. Buchner Eugeniu Constantin, atașat în minister, avînd gradul de inginer-stagiar dela 1907, August 16.

Intîiul rînd la vechime.

D. Hovsepien Ștefan (al cincilea la alegere), din serviciul tehnic al comunei Ploești, avînd gradul de inginer-stagiar dela 1906, Aprilie 1905.

Al doilea rînd la alegere.

a) D. Ghițescu Nicolae M., din serviciul ministerului agriculturii și domeniilor, avînd gradul de inginer-stagiar dela 1907, Martie 1 ;

b) D. Sudețeanu Filimon, director al școalei inferioare de meșerii din Brăila, avînd gradul de inginer-stagiar dela 1906, Decembrie 31.

Al doilea rînd la vechime.

D. Teodorescu Vasile N., (al patrulea la alegere). șeful serviciului tehnic a comunei Tulcea, avînd gradul de inginer-stagiar dela 1907, Februarie 18.

Al treilea rînd la alegere.

a) D. Ionescu Ioan B., din serviciul tehnic al comunei Roman, avînd gradul de inginer-stagiar dela 1907, Martie 26.

Prin decretul regal No. 1.358 din 6 Martie 1912, d. Păunescu Constantin, absolvent cu diplomă a școalei politehnice din Zürich, este admis în corpul tehnic (cadrul ordinar) cu gradul de inginer ordinar clasa III, conform art. 5 și 7 din legea pentru organizarea

zisului corp, pe ziua de 12 Noembrie 1911, cînd a fost numit în serviciul administrațiunii căilor ferate.

Prin decretul regal No. 1.360 din 6 Martie 1912, d. inginer-șef clasa II Dimitrie D. Tacu, aflat în cadrul detașat al corpului tehnic, este trecut, în cadrul de disponibilitate al sus zisului corp, pe ziua de 25 Februarie 1912, cînd a fost numit în funcțiunea de prefect de județ.

Prin decretul regal No. 1.449 din 9 Martie 1912, au fost avansați pe ziua de 1 Aprilie 1912, următorii d-ni conducători, atît din cadrul ordinar, cît și din cadrul detașat al corpului tehnic, al căror nume urmează :

LA GRADUL DE CONDUCTOR PRINCIPAL CLASA II

Vlad Ioan, asistent la căile ferate, avînd gradul de conductor clasa I dela 1903, Iulie 1 ;

Nițulescu Dumitru, din serviciul de navigațiune fluvială, avînd gradul de conductor clasa I dela 1903, Iulie 1 ;

Popescu Nicolae, din serviciul căilor ferate, avînd gradul de conductor clasa I dela 1899, Maiu 10 ;

Ionescu George C., atașat în minister, avînd gradul de conductor clasa I dela 1899, Maiu 10 ;

Gheorghiu Gheorghe C., din serviciul de poduri și șosele din județul Tulcea, avînd gradul de conductor clasa I dela 1899, Maiu 10 ;

Comănescu Anton, din serviciul de studii și construcțiuni, avînd gradul de conductor clasa I dela 1905, Maiu 10 ;

Dumitrescu-Crețu Constantin, atașat în minister, avînd gradul de conductor clasa I dela 1899, Maiu 10 ;

Sencovici Nicolae T., din serviciul tehnic al comunei Iași, avînd gradul de conductor clasa I dela 1898, Aprilie 1 ;

Manole Matei, din serviciul hidraulic, avînd gradul de conductor clasa I dela 1904, Aprilie 1 ;

Christache Alexandru, sub-șef de secție clasa V la căile ferate, avînd gradul de conductor clasa I dela 1895, Aprilie 1 ;

Nicolau Mihail, din serviciul de studii și construcțiuni, avînd gradul de conductor clasa I dela 1895, Aprilie 1 ;

Stănculescu Ioan, din serviciul de poduri și șosele din județul Dolj, avînd gradul de conductor clasa I dela 1905, Maiu 10 ;

Ștefănescu Ilie, din serviciul de poduri și șosele din județul Ilfov, avînd gradul de conductor clasa I dela 1905, Maiu 10;

Bujoiu Dinu, din serviciul hidraulic, avînd gradul de conductor clasa I dela 1902, Aprilie 1;

Stoicescu Constantin St., din serviciul de poduri și șosele din județul Iași, avînd gradul de conductor clasa I dela 1905, Maiu 10;

Gheorghiu Constantin, din serviciul tehnic a comunei Constanța, avînd gradul de conductor clasa I dela 1894, Maiu 10;

Stănescu Gheorghe, din serviciul de poduri și șosele din județul Putna, avînd gradul de conductor clasa I dela 1898, Aprilie 1;

Șoroagă Gheorghe, atașat din minister, avînd gradul de conductor clasa I dela 1904, Aprilie 1;

Nicolescu Ștefan, din serviciul de poduri și șosele din județul Romanați, avînd gradul de conductor clasa I dela 1898, Aprilie 1.

Șeicărescu Zenobie, din serviciul de poduri și șosele din județul Buzeu, avînd gradul de conductor clasa I dela 1906, Maiu 10.

LA GRADUL DE CONDUCTOR CLASA I

(Urmare la decretul Nostru No. 1.728 din 5 Maiu 1911).

Intîiul rînd la vechime.

Periețeanu Victor, din serviciul tehnic a comunei București, avînd gradul de conductor clasa II dela 1904, Aprilie 1.

Intîiul rînd la alegere.

a) Lebadă Alexandru, din serviciul de poduri și șosele din județul Vîlcea, avînd gradul de conductor clasa II dela 1907, Maiu 10;

b) Chetoianu Nicolae, din serviciul de poduri și șosele din județul Dolj, avînd gradul de conductor clasa II dela 1906, Maiu 10.

Al doilea rînd la vechime.

Constantinescu Vasile I., din serviciul de poduri și șosele din județul Tecuci, avînd gradul de conductor clasa II dela 1904, Aprilie 1.

Al doilea rînd la alegere.

a) Cernea Nicolae, din serviciul de poduri și șosele din județul Argeș, avînd gradul de conductor clasa II dela 1906, Maiu 10;

b) Popescu Ștefan, din serviciul de poduri și șosele din județul Mehedinți, avînd gradul de conductor clasa II dela 1905, Maiu 10.

Al treilea rînd la vechime.

Constantinescu Nicolae, din serviciul tehnic a comunei București, avînd gradul de conductor clasa II dela 1896, Aprilie 20.

Al treilea rînd la alegere.

a) Ionescu Petre, din serviciul de studii și construcțiuni, avînd gradul de conductor clasa II dela 1907, Maiu 10 ;

b) Radulian Emanoil, atașat în minister, avînd gradul de conductor clasa II dela 1907, Maiu 10.

Al pîtrulea rînd la vechime.

Bărbătescu Dumitru (al 11-a la alegere), din serviciul de poduri și șosele din județul Dolj, avînd gradul de conductor clasa II dela 1895, Iulie 15.

LA GRADUL DE CONDUCTOR CLASA II

(Urmare la acelaș decret).

Intîiul rînd la alegere.

a) Alexandrescu Alexandru, din serviciul de poduri și șosele din județul Covurlui, avînd gradul de conductor clasa III dela 1904, Septembrie 6 ;

b) Popescu Ioan G., din serviciul de poduri și șosele din județul Roman, avînd gradul de conductor clasa III dela 1905, Aprilie 1.

Intîiul rînd la vechime.

Drăgănescu Ioan (al IV lea la alegere), din serviciul liniei ferate Ploești-Văleni-de Munte, avînd gradul de conductor clasa III dela 1898, Iulie 10.

Al doilea rînd la alegere.

a) Maican Ioan, din serviciul tehnic a comunei Focșani, avînd gradul de conductor clasa III dela 1907, Ianuarie 26.

Prin decretul regal No. 1.461 din 9 Martie 1912, d. Decebal I. Pavelescu absolvent cu diplomă de inginer dela Academia de mine din Freiberg și actualmente aflat în serviciul ministerului industriei și comerciului, este admis în corpul tehnic (cadrul detașat) cu gradul de inginer-ordinar clasa III, conform art. 5, 7 și 46 din legea pentru organizarea zisului corp, pe ziua de 12 Noembrie

1911, data procesului-verbal a comisiei profesore instituită pe lângă școala națională de poduri și șosele.

Prin decretul regal No. 1.601 din 13 Martie 1912, s'a acordat d-lui inginer șef clasa I, Andrei G. Ioachimescu concediul nelimitat, prevăzut de art 17 din legea pentru organizarea corpului tehnic, cu începere dela 16 Ianuarie 1911, când a fost trecut din cadrul detașat în cadrul de disponibilitate al sus zisului corp.

In administrația centrală a Ministerului

Prin deciziunea ministerială No. 5.387 din 25 Februarie 1912, d. inginer inspector general Iuliu Zanne este însărcinat cu organizarea, supravegherea și controlul serviciului automobilelor Statului județelor și comunelor, cu începere dela 1 Martie 1912.

Noi ministrul secretar de stat la departamentul lucrărilor publice.

Decidem :

Art. I. D. Inginer inspector general George Panait este autorizat, ca în lipsa din capitală a d-lui inspector general Al. Davidescu, secretarul general al ministerului, să încuviințeze cheltueli în numele nostru, să rezolve toate chestiunile, să semneze toată corespondența, precum și ordonanțele de plată și de delegație pentru toate serviciile publice pendinte de acest minister, în limita creditelor ce sunt deschise prin buget și osebite legi, conform dispozițiilor legii contabilității publice și a regulamentelor de administrațiune, să semneze permisele de liberă călătorie pe căile ferate, precum și deciziunile pentru numirea picherilor.

Art. II. D. director al personalului este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Dată la 2 Martie 1912.

Ministru, **B. DELAVRANCEA.**

No. 5.989.

In serviciul de poduri și șosele

Prin decretul regal No. 1 363 din 6 Martie 1912, d. inginer ordinar clasa III Hodatzki Alexandru, actual sub-șef de secție clasa

IV în serviciul administrațiunii căilor ferate, este trecut pe ziua 16/29 Martie 1912, în serviciul de poduri și șosele, iar prin deciziunea ministerială No. 6.448 din 7 Martie este atașat pe aceeași zi ca sub-șef al serviciului de poduri și șosele din județul Dolj.

In serviciul Direcțiuni generale a porturilor și căilor de comunicație pe apă

Prin decretul regal No. 1.362 din 6 Martie 1912, s'a primit demisiunea d-lui Edgar Vansaanen, pe ziua de 1/14 Aprilie 1912, din postul de căpitan de port clasa I ce ocupă actualmente în serviciul inspectoratului general al navigațiunii și porturilor, pendinte de direcțiunea generală a porturilor și căilor de comunicație pe apă.

In administrația căilor ferate

Prin decretul regal No. 1.066 din 24 Februarie 1912, d. inginer-ordinar clasa II Petrescu Anastase, actualmente aflat în serviciul lucrărilor noi din administrațiunea căilor ferate, se pune în retragere din oficiu, pe ziua de 1/14 Aprilie 1912, spre a-și exercita drepturile la pensie, de oarece a atins limita de vîrstă prevăzută de art. 38 din legea pentru organizarea corpului tehnic.

Prin decretul regal No. 1.135 din 27 Februarie 1912, se primește demisiunea d-lui inginer Abramovici Natan, pe ziua de 1/14 Aprilie 1912, din postul de inspector principal clasa I se ocupă actualmente în serviciul administrațiunii căilor ferate.

Prin decretul regal No. 1.413 din 7 Martie 1912, s'a primit demisiunea d-lui inginer-ordinar clasa III Quintescu Paul, pe ziua de 1 Martie st. n. 1912, din postul de subșef de secție clasa III ce ocupă în serviciul administrațiunii căilor ferate și tot deodată este trecut pe aceeași zi, în cadrul de disponibilitate al corpului tehnic.

Prin decretul regal No. 1.793 din 20 Martie 1912, d. inginer George Eugen Potter, absolvent cu diplomă a școalei naționale de poduri și șosele, aflat în serviciul lucrărilor noi din administrația căilor ferate, obținînd împămîntenirea, este confirmat în funcțiunea

ce ocupă, și admis pe ziua de 9 Februarie 1912 în corpul tecnic (cadrul ordinar) cu gradul de inginer ordinar clasa III conform art. 5 și 6 din legea pentru organizarea sus zisului corp.

Prin deciziunea ministerială No. 8.497 din 21 Martie 1912, d. inginer provizoriu Vodă Gheorghe I., actual asistent la serviciul lucrărilor noi din administrațiunea căilor ferate, este licențiat din serviciu, pe ziua de 1/14 Aprilie 1912, ne mai fiind nevoie de serviciile sale, din cauza împuștinării lucrărilor de pe linia Giurgiu-Blejești, unde face actualmente serviciul.

D e c o r a Ț i u n i

Prin decretul regal No. 1.533 din 10 Martie 1912, s'a conferit Ordinul *Coroana României*, în gradul de cavaler, d-lui Petrescu Vasile, inginer-șef al județului Prahova.

LEGI ȘI REGULAMENTE

Prin decretul regal No. 1.638 din 15 Martie 1912 s'a sancționat următoarea :

L E G E

pentru întrebuințarea fondului de aprovizionare constituit serviciului maritim român prin legea sancționată cu înaltul decret regal No. 57 din Ianuarie 1906.

Art. unic.—Fondul de aprovizionare în sumă de 300.000 lei, constituit serviciului maritim român prin art. 5 al legii din 10 Ianuarie 1906, se va întrebuința atât la facerea aprovizionărilor de materiale necesare serviciului, cât și la întâmpinarea cheltuelilor de exploatare urgente și a căror plată trebuie făcută imediat.

Sumele cheltuite pentru aprovizionări de materiale se vor restitui fondului din bugetul serviciului, treptat cu întrebuințarea materialelor. Cheltuelile de exploatare se vor restitui fondului în cursul exercițiului în care au fost făcute.

Prin decretul regal No. 1.753 din 19 Martie 1912 s'a sancționat următoarea :

L E G E

pentru construirea conductelor pentru transportul țițeiului și petrolului lampat Băicoi-Constanța

Art. 1. Se deschide pe seama ministerului de finanțe un credit extraordinar de lei 18.000 000 pentru studierea și construirea unui conduct de petrol Băicoi-Ploești-Buzău-Făurei-Fetești-Cernavodă-Constanța, precum și pentru exproprierile necesare.

Art. 2. Acest credit se va acoperi prin emisiune de obligațiuni 4%, garantate de Stat, conform art. 3 din legea Creditului

județean, comunal și viticol din 15 Februarie 1912, în una ori mai multe emisiuni, după găsirea cu cale a ministerului de finanțe.

Pentru anul întâi al construcțiunii, dobânzile și amortismentul se vor plăti dintr'un credit extraordinar.

Art. 3. Construirea și administrarea conductei se vor face de către ministerul lucrărilor publice, prin direcția căilor ferate, iar chestiunile comerciale și tarifare vor fi de competența ministerului de industrie și comerț.

Art. 4. Se va putea construi și conducte secundare, cari plecînd din centrele de extracție petroliferă, să se împreune cu conducta Băicoi Constanța. Noile linii însă nu vor putea fi construite ca linii de concurență pentru conductele private existente în momentul depunerii proiectului de față.

Art. 5. Rafineriile, astăzi în stare de funcționare, și anume : Steaua-Română, Vega, Româno-Americană, Orion, Aurora (Băicoi și Țirgoviște), Aquila Franco-Română, Columbia, Traian, Astra-Română, Roumanian Oilfields, I. Grigorescu, Standard, Băneasa. Sc. Paraskeva Sr., Frăția și M. Predinger se vor bucura de o amortizare parțială pe timp maximum de 20 ani, pe cale de refacție a tarifelor de transport a țiteiului și a petrolului lampat, prin conducte, pînă la concurența sumei de 15 milioane lei. Societațile enumerate în acest articol, cari vor închide rafineriile lor din interiorul țării, vor conțeni de a se bucura de beneficiile prezentei legi.

Art. 6. Rafineriile cari se vor așeza la Mare, vor fi excluse de la contingentarea lampantului pentru consumația interioară.

Art. 7. Ministerul industriei și comerțului, împreună cu ministerul lucrărilor publice sunt în drept de a restrînge exportatiunea păcurii, pînă la satisfacerea consumațiunii interioare.

Ambele aceste ministere vor fixa în fiecare an, pentru anul următor, cantitatea de păcură necesară consumațiunii interioare.

Evaluarea acestei cantități va fi în totdeauna conformă cu adevăratele trebuințe.

Art. 8. Se declară de utilitate publică exproprierile de terenuri necesare instalării conductelor și instalațiunilor de pompăre cu toate anexele lor.

Art. 9. Regulamentul de exploatare se va alcătui de ministerul de industrie și comerț, împreună cu ministerul lucrărilor publice. El va cuprinde și tabela de amortizare pînă la maximum de 20 ani pentru rafineriile arătate în această lege.

Prin decretul regal No. 1.450 din 9 Martie s'a aprobat modificarea art. 54, 55, 56, 58, 59, 60, 70, 71, 72, 73, 84 și 85 din regulamentul pentru punerea în aplicare a legii corpului tehnic, după cum urmează :

Regulament/pentru modificarea articolelor : 54, 55, 56, 58, 59, 60, 70, 71, 72, 73, 84 și 85 din regulamentul pentru punerea în aplicare a legii corpului tehnic.

Art. 54 (art. XLI din lege). A. Locațiunea și cheltuelile de biuou. Pentru serviciile permanente, sau acele de o durată mai îndelungată, se va plăti chiria localului angajat pentru biuou după contractele de închiriere sau învoelile prealabile, aprobate de minister.

Pentru lucrările unde s'ar găsi trebuință a se detașa provizoriu un inginer sau un conductor pentru supraveghere, și unde nu ar exista deja un biuou al serviciului, se va acorda inginerului sau conductorului, pentru chiria localului de biuou special acelei lucrări pentru primele 6 luni, sumele mensuale următoare :

60 lei pentru inginerii șefi ;

50 lei pentru inginerii ordinari, inginerii stagiați și conductorii principali ;

40 lei pentru conductorii ordinari.

Iar dacă detașarea s'ar prelungi peste 6 luni, se va plăti ;

40 lei pentru inginerii șefi ;

30 lei pentru inginerii ordinari, inginerii stagiați și conductorii principali ;

25 lei pentru conductorii ordinari.

Directorii generali sau șefii de serviciu vor propune ministrului, în fiecare caz și potrivit trebuințelor, sau angajarea de biouri plătite de minister, sau acordarea indemnizațiunilor stabilite mai sus în acelaș scop.

Tot în această categorie intră și cheltuelile de iluminat și încălzit, cari vor fi plătite după cheltueala efectivă stabilită, fie prin acte justificative, fie printr'o alocație fixă mensuală, socotită pentru inginerii de orice grad, inginerii stagiați și conductorii principali la :

10 lei pentru lunile dela 1 Aprilie pînă la 1 Octombrie ;

20 lei pentru lunile dela 1 Octombrie pînă la 1 Aprilie.

lar pentru conductorii ordinari la cîte 8 și 15 lei, după distincțiunea de mai sus.

Cheltuelile de biurow se vor plăti după propunerile ce se vor face de șefii de servicii sau directorii generali, după cheltuiala efectivă stabilită prin acte justificative.

Art. 55 (art. XLI din lege). B. Cheltueli de inspecțiune, deplasare și de transport. Pentru cheltuelile de inspecțiune, deplasare și transport în interesul serviciului, se stabilesc următoarele indemnizațiuni fixe, fără a fi supuse la rețineri, și anume :

Inginerii sau conductorii cari, prin natura serviciilor ce îndeplinesc, sunt chemați a se deplasa cel puțin 10 zile pe lună, vor primi drept indemnizare :

a) Inginerii inspectori, directori de serviciu, lei 400 pe lună ;

b) Inginerii inspectori sau inginerii șefi, subdirectorii de serviciu, lei 250 lei pe lună ;

c) Inginerii inspectori și inginerii șefi, șefii de circumscripțiuni, lei 400 pe 8 luni, lei 300 pe 4 luni ;

d) Inginerii șefi, șefi de serviciu în județe, lei 350 pe 8 luni, lei 250 pe 4 luni ;

e) Inginerii ordinari clasa I, șefii de serviciu în județe, lei 300 pe 8 luni, lei 200 pe 4 luni ;

f) Inginerii ordinari clasa II, șefi de serviciu în județe, lei 250 pe 8 luni, lei 150 pe 4 luni ;

g) Inginerii ordinari clasa III, șefi de serviciu în județe, lei 200 pe 8 luni, lei 100 pe patru luni ;

h) Inginerii șefi și inginerii ordinari clasa I, sub șefi de serviciu sau atașați la servicii tehnice exterioare, vor primi indemnizația de sub litera f ;

i) Inginerii ordinari clasa II și III-a, sub șefi de serviciu sau atașați la servicii tehnice în județe, inginerii stagiați și conductorii principali vor primi indemnizația de sub litera g ;

j) Conductorii ordinari lei 120 pe 8 luni, lei 100 pe 4 luni.

Termenul de 8 luni se socotește dela Martie pînă la Octombrie inclusiv.

Termenul de 4 luni se socotește dela Noembrie pînă la Februarie inclusiv.

k) Inginerii sau conductorii cari ar fi stabiliți la puncte fixe pe un timp mai mare de 3 luni vor primi ca indemnizare $\frac{2}{3}$ din sumele fixate mai sus sub lit. b, i, j ;

l) Inginerii sau conductorii, cari vor avea însărcinări temporale mai puțin de 10 zile pe lună vor primi diurna zilnică, prevăzută de art. 58.

Art. 56 (art. XLI din lege). C. — *Cheltueli de transport*. Aceste cheltueli se vor plăti pe bazele următoare:

a) Transporturile pe calea ferată sau pe apă, când nu se vor da bilete de liber parcurs, se vor plăti după tarifele respective, avînd dreptul: inspectorii generali, inginerii de orice grad, inginerii stagiați și conductorii principali la clasa I-a; iar conductorii ordinari la clasa II-a în drumul de fier; iar pentru vapor avînd dreptul și unii și alții la clasa I-a;

b) Transportul cu trăsura, pe baza distanțelor chilometrice, socotite pe km. a cîte 0,60 bani pentru inspectorii generali și inginerii de orice grad;

0.50 bani pentru inginerii stagiați și conductorii principali;

0,40 bani pentru conductorii ordinari.

c) În cazuri excepționale cheltuelile de transport se vor plăti după cheltuelile efective, justificate prin raport special.

Art. 58 (art. XLII din lege). — Inginerii sau conductorii cari n'ar avea dreptul la indemnizările fixe stabilite la art. 55 și cari ar fi trimiși în constatări sau atașați la lucrări, vor avea dreptul, pe lîngă cheltuelile de transport, socotite după normele prevăzute la art. 56 și la despăgubiri zilnice, și anume:

Lei 25 pentru inspectorii generali;

» 20 » inginerii șefi;

» 15 » inginerii ordinari;

» 10 » inginerii stagiați și conductorii principali;

» 7 » conductorii ordinari.

Aceleași despăgubiri zilnice se vor acorda și inginerilor sau conductorilor, cari deși primesc indemnizarea fixă de la art. 55, vor fi trimiși în constatare sau inspecțiuni de lucrări dependente de alte servicii, decît serviciul ce le este încredințat, sau se vor deplasa în interes de serviciu în afară de raionul secțiunei sau circumscripțiunei lor.

Art. 59 (art. XLII din lege). — Inginerii și conductorii transferați vor avea dreptul, pentru acoperirea cheltuelilor de transferare, la o indemnizație egală cu jumătate leafa pe o lună, deosebit de transportul lor personal și al familiei lor, care se va regula după normele art. 56 al prezentului regulament.

Art. 60 (art. XLIII din lege). — Nu se va acorda indemnizațiune de mutare :

Inginerilor și conductorilor transferați din cauză de înaintare sau pe cale disciplinară, sau după a lor cerere.

Art. 70 (art. LI din lege). — Cadrele conductorilor se fixează astfel :

Conducător principal clasa I-a ;

» » » II-a ;

» ordinar » I-a ;

» » » II-a ;

» » » III-a.

Numărul conductorilor principali nu va întrece $\frac{3}{10}$ din numărul total al conductorilor prevăzut în cadre ; acest număr se va distribui în mod egal între cele 2 clase din conductori-principali.

Numărul conductorilor-ordinari clasa I-a nu va putea fi mai mare decât $\frac{3}{10}$ din numărul total al cadrelor ; acel al conductorilor-ordinari clasa II-a nu va putea trece peste $\frac{2}{10}$ din totalul cadrelor ; acel al conductorilor-ordinari clasa III a nu va putea trece peste $\frac{2}{10}$ din totalul cadrelor.

Art. 71 (art. LI din lege). — Cadrul serviciului ordinar de conductori se fixează, conform dispozițiunilor din art. precedent, după cum urmează :

Conducători principali clasa I, 75 ;

» » » II, 75 ;

» ordinari » I, 150 ;

» » » II, 100 ;

» » » III, 100.

Art. 72 (art. LII din lege). Onorariile anuale ale conductorilor se fixează astfel :

Conducători principali clasa I, 6.000 lei.

» » » II, 4.800 »

» ordinari » I, 3.600 »

» » » II, 3.000 »

» » » III, 2.400 »

Afară de aceste onorarii conductorii primesc diferite indemnizațiuni, sub titlul de :

a) Locațiuni și cheltueli de biou ;

b) Cheltueli de inspecțiuni sau de deplasare ;

c) Cheltueli de transport al căror quantum se stabilește la art. 54 și următoarele din acest regulament.

Art. 73 (art. LIII din lege). Conducătorii ordinari de clasa III se recrutează :

a) Dintre elevii conducători diplomați ai școalei naționale de poduri și șosele.

!) Dintre absolvenții școalelor din străinătate, ale căror titluri vor fi găsite de comisiunea prevăzută la art. 7 al legii, ca echivalente cu diplomele eliberate de școala națională de poduri și șosele.

Conducătorii ordinari de clasa II sunt luați dintre conducătorii ordinari de clasa III după un serviciu de cel puțin 3 ani în aceeași clasă.

Conducătorii ordinari de clasa I sunt luați dintre conducătorii ordinari de clasa II după un serviciu de cel puțin 4 ani în aceeași clasă.

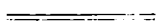
Trecerea dela gradul de conducător ordinar clasa I la gradul de conducător principal clasa II, cum și trecerea dela gradul de conducător principal clasa II la gradul de conducător principal clasa I, se va face numai la alegere și după un stagiu de cel puțin 4 ani în gradul precedent.

Art. 84 (art. LXI din lege). Conducătorii sunt declarați demisionați, revocați sau trecuți în retragere prin decret regal.

Punerea în retragere din oficiu a conducătorilor se va putea face la etatea de 55 ani.

Art. 85 (art. LXII din lege). Disponibilitatea pe timp nelimitat și revocarea sau destituirea se pronunță prin decret regal, în baza propunerii ministerului lucrărilor publice, prin raport motivat și luând avizul unei comisii numită de ministru și compusă din 2 inspectori generali și 3 ingineri șefi, în care se va asculta și a-părarea învinutului.

Decretul regal însoțit de raportul ministrului se va publica în *Monitorul Oficial*.



B U D G E T E

Prin decretul regal No. 1.344 din 6 Martie 1912, s'a aprobat bugetul ordinar și cel extraordinar al drumurilor județului Argeș pe exercițiul 1912 - 13, astfel cum a fost votat de consiliul general, și cu următoarea modificare :

La cheltuelile bugetului ordinar.

Redacția art. 13 de sub cap. I § 3 se modifică astfel : « Pentru întreținerea automobilelor serviciului tehnic ».

Cu aceste modificări bugetele vor cuprinde :

Bugetul ordinar.

Atît la venituri cît și la cheltueli lei 285.183.

Bugetul extraordinar.

Atît la venituri cît și la cheltueli, lei 50.057, bani 17.

Prin decretul regal No. 1.345 din 6 Martie 1912, se aprobă bugetul ordinar și cel extraordinar al drumurilor județului Constanța pe exercițiul 1912 - 1913, astfel cum au fost votate de consiliul general, și cuprinzînd :

Bugetul ordinar.

Atît la venituri cît și la cheltueli, lei 481.000.

Bugetul extraordinar.

Atît la venituri cît și la cheltueli, lei 82.205, bani 1.

Prin decretul regal No. 1.346 din 6 Martie 1912, se aprobă bugetul ordinar și cel extraordinar al drumurilor județului Muscel pe exercițiul 1912 - 1913, astfel cum au fost votate de consiliul general, și cu următoarele modificări :

Bugetul ordinar.

La cheltueli.

Redacția art. 19 de sub cap. III, se modifică astfel : « Intre-

ținerea automobilelor serviciului tehnic, cuprins: benzină, unsori, reparații, cauciucuri și procurarea de accesorii».

Cu aceste modificări bugetele vor cuprinde:

Bugetul ordinar.

Atît la venituri cît și la cheltueli, lei 150.700.

Bugetul extraordinar.

Atît la venituri cît și la cheltueli, lei 15.730.

Prin decretul regal No. 1.347 din 6 Martie 1912, s'a aprobat bugetul ordinar a drumurilor județului Olt pe exercițiul 1912—1913 astfel cum a fost votat de consiliul general, și cu următoarele modificări:

La cheltueli.

Lei 4.000, întreaga alocație dela art. 5, de sub cap. I, să ia și să adaugă la art. 4, a cărui alocație va deveni de 9.000 lei, și cu redacția următoare: «Benzină și accesorii pentru automobilele serviciului tehnic».

În statul A, se va înscrie: 1 ajutor-șofer pentru automobilul serviciului tehnic, cu diurnă de 150 lei lunar, și 1 mecanic șofer, cu diurnă de 160 lei și indemnizația de locuință de 40 lei lunar, pentru automobilul serviciului tehnic.

Cu aceste modificări bugetul va cuprinde:

Atît la venituri cît și la cheltueli, lei 208.000.

Prin decretul regal No. 1.348 din 6 Martie 1912, s'a aprobat ca bugetul special ordinar al căilor ferate județene Ploiești-Vălenii-de-Munte pe exercițiul 1911—1912, să se rectifice în modul următor:

În statul No. 3 se înscrie 5.940 lei ca salariu real, a 165 lei lunar, al celor 3 șefi de haltă dela Lipănești, Scăioși și Podul Fetei, în loc de 3.940 lei, cum din eroare se înscrisesse, astfel că totalul aceluia stat devenind de 53.100 lei, în loc de 51.100 și alocația art. 18 corespunzător va deveni de 53.100 de lei;

În statul No. 5 salariul celor 4 paznici a 70 lei lunar, fiind de 3.360 lei anual, în loc de 3.840, cum de eroare se înscrisesse, totalul va deveni de 39.540 lei, suma care se înscrie la art. 26 corespunzător al bugetului.

Lei 1.910, se reduc dela cap. IX, art. 43 «Fond pentru des-

chidere de credite suplimentare și extraordinare», a cărui alocație va deveni de 56.326 lei, 80 bani.

Cu aceste modificări bugetul ordinar va cuprinde :

Atît la venituri cît și la cheltueli, lei 591.500.

Prin decretul regal No. 1.349 din 6 Martie a. c., s'a aprobat bugetul ordinar și cel extraordinar a drumurilor județului Roman pe exercițiul 1912 - 1913, astfel cum au fost votate de consiliul general și cu următoarele modificări :

La cheltuelile bugetului ordinar.

Lei 1.000, întreaga alocația dela cap. III, art. 21, «Onorariu de avocați, cheltueli de judecată și timbre pentru procesele drumurilor» se suprimă și se adaugă la cap. IV, art. 21, devenit 20 «Fond pentru deschidere de credite suplimentate și extraordinare», a cărui alocație va deveni astfel de 5.648 lei.

Cu aceste modificări bugetele vor cuprinde :

Bugetul ordinar.

Atît la venituri cît și la cheltueli, lei 212.300.

Bugetul extraordinar.

Atît la venituri cît și la cheltueli, lei 29.379.

Prin decretul regal No. 1.350 din 6 Martie 1912, se aprobă bugetul ordinar și extraordinar a drumurilor județului Teleorman: pe exercițiul 1912 - 1913, astfel cum au fost votate de consiliul general și cuprinzînd :

Bugetul ordinar.

Atît la venituri, cît și la cheltueli, lei 406.100.

Bugetul extraordinar.

Atît la venituri, cît și la cheltueli, lei 300.000.

Prin decretul regal No. 1.351 din 6 Martie 1912, se aprobă bugetul ordinar și cel extraordinar a drumurilor județului Vaslui, pe exercițiul 1912 - 1913, astfel cum au fost votate de consiliul general și cuprinzînd :

Bugetul ordinar.

Atît la venituri, cît și la cheltuli, lei 220.850.

Bugetul extraordinar.

Atît la venituri, cît și la cheltueli, lei 6.432, bani 3.

Prin decretul regal No. 1.547 din 12 Martie s'a aprobat bugetul ordinar și cel extraordinar a drumurilor județului Vâlcea pe exercițiul 1912 --1913, astfel cum au fost votate de consiliul general și cu următoarele modificări:

La cheltuelile bugetului ordinar :

Lei 600 se adaogă la cap. 1, § 1, art. 2 «Retribuțiunea cantonierilor, etc.», înscriindu-se în statul A «Un mecanic la automobilul serviciului tehnic, cu 200 lei lunar», în loc de «Un mecanic la automobilul județului», cu 150 lei lunar, și «Un mecanic-ajutor la automobilul serviciului tehnic, cu 150 lei lunar», în loc de un mecanic la automobilul serviciului, cu 150 lei lunar ;

Lei 600 se reduc dela cap. IV. art. 17 «Fond pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare».

La cheltuelile bugetului extraordinar

Lei 16.500 suma alocațiunilor dela art. 1 și 2, se înscrie sub un singur articol cu No. 1 și cu redacțiunea : «Pentru continuarea lucrărilor șoselei Mălaea-Voineasa».

Cu aceste modificări bugetele vor cuprinde :

Bugetul ordinar

Atît la venituri cît și la cheltueli lei 198.030.

Bugetul extraordinar

Atît la venituri cît și la cheltueli, lei 51.224, bani 88.

Prin decretul regal No. 1.548 din 12 Martie 1912 s'a aprobat bugetul ordinar a drumurilor județului Gorj pe exercițiul 1912—1913, astfel cum au fost votate de consiliul general și cuprinzînd :

Bugetul ordinar

Atît la venituri cît și la cheltueli, lei 338.307, bani 79.

Bugetul extraordinar

Atît la venituri cît și la cheltueli lei 38.096, bani 15.

Prin decretul regal No. 1.549 din 12 Martie 1912 s'a aprobat bugetul ordinar și cel extraordinar a drumurilor județului Do-

rohoi, pe exercițiul 1912—1913, ast-fel cum au fost votate de consiliul general, și cu următoarele modificări :

La cheltuelile bugetului ordinar

Lei 440 se reduc dela cap. II, § 1, art. 3, înscriindu-se în statul A «20 cantonieri permanenți pe șoselele vicinale și comunale, a 35 lei lunar, în loc de 33 cantonieri a 40 lei lunar și 25 cantonieri pe aceleași șosele, pe timp de 7 luni, a 40 lei lunar ;

Lei 440 se adaogă la cap. VI, art. 25 «Fond pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare», a cărui alocație va deveni de 13.007, bani 50.

Cu aceste modificări bugetele vor coprinde :

Bugetul ordinar

Atît la venituri cît și la cheltueli, lei 270.500.

Bugetul extraordinar

• Atît la venituri cît și la cheltueli, lei 73.700.

Prin decretul regal No. 1,550 din 12 Martie 1912 s'a aprobat bugetul ordinar și cel extraordinar a drumurilor județului Buzău, pe exercițiul 1912—1913, ast fel cum au fost votate de consiliul general, și cu următoarele modificări :

La cheltuelile bugetului ordinar

Lei 600 să se reducă dela cap. II, § 1, art. 3, suprimîndu-se diurna de 50 lei lunar iniințată pentru contabilul județului.

Redacția art. 12 de sub acelaș capitol § II, se modifică astfel : «Material, întreținerea și personal pentru automobilul serviciului tehnic și mașina de cilindrât».

Lei 600 se adaogă la cap. V «Fond pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare».

Cu aceste modificări bugetele vor cuprinde :

Bugetul ordinar

Atît la venituri cît și la cheltueli lei 335.390.

Bugetul extraordinar

Atît la venituri, cît și la cheltueli, lei 233.222, bani 08.

Prin decretul regal No. 1.587 din 12 Martie 1912, s'a aprobat bugetul ordinar și cel extraordinar a drumurilor județului Putna pe exercițiul 1912—1913, astfel cum au fost votate de consiliul general, și cuprinzînd :

Bugetul ordinar.

Atît la venituri, cît și la cheltueli, lei 320.395, bani 69.

Bugetul extraordinar.

Atît la venituri, cît și la cheltueli, lei 97.169, bani 75.

Prin decretul regal No. 1.588 din 12 Martie 1912, s'a aprobat bugetul ordinar și cel extraordinar a drumurilor județului Fălciu, pe exercițiul 1912—1913, astfel cum au fost votate de consiliul general, și cuprinzînd :

Bugetul ordinar.

Atît la venituri, cît și la cheltueli lei 219.594, bani 73.

Bugetul extraordinar.

Atît la venituri, cît și la cheltueli, lei 120.947, bani 73.

Prin decretul regal No. 1.606 din 13 Martie 1912, se aprobă a se face la partea cheltuelilor bugetului ordinar a drumurilor județului Rîmnicu-Sărat, pe exercițiul 1911—1912, următoarele modificări.

Lei 1.000, să se ia dela art. 13 «Întreținerea și repararea șoselelor vecinale, etc.», care lasă economie.

« 3.500, idem art. 15 «Întreținerea și repararea podurilor, etc.», idem.

« 2.000, idem art. 18 «Înființarea și întreținerea pepinierii, etc.», idem ;

Lei 6.500, total care să se adauge la art. 24 «Remiza cuvenită Statului asupra încasărilor din zecimi de drumuri și zile de prestație plătite în bani», devenind alocația acestui art. de 16.000 lei.

Prin decretul regal No. 1.638 din 12 Martie 1912, s'a aprobat bugetul ordinar și cel extraordinar a drumurilor județului Vlașca, pe exercițiul 1912—1913, astfel cum a fost votat de consiliul general, și cu următoarele modificări :

Bugetul ordinar.

La cheltueli.

Lei 1 000 se înscrie la cap. II, § II, sub un nou articol cu No. 8 și cu redacția. «Cheltueli pentru studii și cheltueli mărunte», modificându-se și numărul de ordine a articolelor următoare ;

Lei 1.000 se reduc dela cap. IV, art. 23, fost 22 «Fond pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare».

Cu aceste modificări bugetele vor cuprinde :

Bugetul ordinar.

Atît la venituri, cît și la cheltueli, lei 399.520.

Bugetul extraordinar.

Atît la venituri, cît și la cheltueli, lei 61.499, bani 20.

Prin decretul regal No. 1.747 din 19 Martie 1912, se aprobă bugetul ordinar și cel extraordinar a drumurilor județului Tutova pe exercițiul 1912 – 1913, astfel cum au fost votate de consiliul general, și cu următoarele modificări :

La cheltuelile bugetului ordinar.

Redacția art. 10 se modifică astfel : «Cheltueli pentru întreținerea automobilului serviciului tehnic, inclusiv piesele de schimb și plata primei de asigurare contra consecințelor răspunderii civile în caz de accidente cauzate de automobil» ;

În statul A, punctul No. 1 se redactează astfel : Diurna unui mecanic șofer pentru conducerea automobilului serviciului tehnic ; iar punctul No. 7 astfel : Plata lucrătorilor a 2 echipe, precum și o indemnizare de 25 lei lunar pentru secretarul serviciului tehnic.

Cu aceste modificări bugetele vor cuprinde :

Bugetul ordinar.

Atît la venituri, cît și la cheltueli, lei 196.700.

Bugetul extraordinar.

Atît la venituri, cît și la cheltueli, lei 8.039, bani 45.

Prin decretul regal No. 1.748 din 19 Martie 1912, se aprobă bugetul ordinar și cel extraordinar a drumurilor județului Prahova pe exercițiul 1912 – 1913, astfel cum au fost votate de consiliul general și cu următoarele modificări :

La cheltuelile bugetului ordinar.

Lei 600, întreaga alocație dela cap. II, § I, art. 8 «Diurna d-lui impiegat al serviciului administrativ etc.», se suprimă, modificându-se și numărul de ordine a articolului următor ;

Lei 900, idem, idem, § II, art. 10 «Indemnizația de chirie personalului administrativ, etc.», idem, modificându-se și numărul de ordine a articolelor următoare ;

Lei 1.000, se reduc dela acelaș cap. art. 11, fost 13 «Indemnizare pentru serviciul central, etc.».

Lei 1.500, se reduc dela acelaș cap. art. 13, fost 15 «Complectarea, întreținerea și repararea mobilierului, etc.».

Lei 4000, idem, idem, art. 16, fost 18, «iluminat și încălzit» ;

Redacția art. 22, fost 24, se modifică astfel : «Pentru construcția și repararea localurilor exterioare necesare serviciului de poduri și șosele» ;

Redacția art. 24, fost 26, se modifică astfel : «Pentru întreținerea automobilului serviciului tehnic și plata personalului acestui automobil» ;

Lei 4.000, se adaugă la cap. V, art. 28, fost 30 «Fond pentru deschiderea de credite suplimentare și extraordinare».

Cu aceste modificări bugetele vor cuprinde :

Bugetul ordinar.

Atît la venituri, cît și la cheltueli, lei 477.200.

Bugetul extraordinar.

Atît la venituri, cît și la cheltueli, lei 31.281, bani 46.

Prin decretul regal No. 1.749 din 19 Martie 1912, se aprobă bugetul ordinar și cel extraordinar a drumurilor județului Tecuci, pe exercițiul 1912 - 1913, astfel cum au fost votate de consiliul general, și cu următoarele modificări :

La cheltuelile bugetului ordinar.

În statul A, să se sporească tratamentul lunar al celor 53 cantonieri la 45 lei în loc de 42 lei lunar ; se reduce la 8 în loc de 10 numărul cantonierilor în echipa de 8 luni și se reduce la 240 în loc de 300 lei lunar salariul mecanicului pentru automobil ;

Din redacția art. 3 de sub cap. I se șterge cuvintele a 50 lei lunar ;

Lei 100, se reduc dela art. 6 «Publicațiuni pentru lucrările de drumuri» ;

Lei 100, se adaogă la art. 10, modificîndu-i-se și redacția astfel : «Chirii pentru biurou, cheltueli de cancelarie, etc., pentru doi conductori» ;

Lei 10.000. se adaogă la art. 14 «Pentru întreținerea șoselei vecinale, etc.» ;

Lei 10.000, se reduc dela art. 10 «Pentru construcția, întreținerea și repararea cantoanelor, etc.» ;

Lei 252, se adaogă la art. 23 «Fond pentru deschiderea de credite suplimentare și extraordinare».

Cu aceste modificări bugetele vor cuprinde :

Bugetul ordinar.

Atît la venituri, cît și la cheltueli, lei 270.000.

Bugetul extraordinar.

Atît la venituri, cît și la cheltueli, lei 82.856. bani 91.

Prin decretul regal No. 1.750 din 19 Martie, se aprobă bugetul ordinar și cel extraordinar a drumurilor județului Covurlui, pe exercițiul 1912—1913, astfel cum au fost votate de consiliul general și cu următoarele modificări :

La cheltuelile bugetului ordinar.

Lei 120 să reduc dela cap. I, § I, art. 2, reducîndu-se la 60 din 80 lei lunar diurna contabilului județului ; suprimîndu-se diurna de 40 lei lunar pentru șeful de biurou și sporindu-se la 250 în loc de 200 lei salariul șoferului pentru automobil ;

Lei 450, idem, idem, § II, art. 2, suprimîndu-se și dela finele redacției cuvintele : «și cheltueli de cancelarie serviciului contabilității 450 lei ;

Redacția art. 22 de sub cap. III, se modifică astfel ; «Facerea unui garaj cu locuință pentru șofer» ;

Lei 2.800, se reduc dela acelaș capitol, art. 26, modificîndu-i-se redacția astfel : «Ajutor fostului picher Ion Doliș» ;

Lei 3.370, se adaogă la cap. IV, art. 27, «Fond pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare».

Cu aceste modificări bugetele vor cuprinde :

Bugetul ordinar,

La venituri	lei 286.100
La cheltueli	» <u>280.175,36</u>
Cu un excedent de	lei 5.923,84

Bugetul extraordinar.

Atît la venituri, cît și la cheltueli, lei 37.772, bani 98.

Prin decretul regal No. 1.751 din 10 Martie 1912, se aprobă bugetul ordinar și cel extraordinar a drumurilor județului Ilfov, pe exercițiul 1912 -1913, astfel cum au fost votate de consiliul general, și cu următoarele modificări :

La cheltuelile bugetului ordinar.

Lei 1.440, să reduc dela cap. II, § I, art. 3, reducîndu-se la 300 în loc de 360 lei lunar salariul șefului de biurou al scriptelor de prestație comunală și suprimîndu-se diurna de 60 lei lunar acordată contabilului județului ;

Lei 500, se reduc dela cap. II, § II, art. 17 «Încălzitul», rămînînd alocația de 1.000 lei ;

Redacția art. 19 de sub acelaș capitol și paragraf se modifică astfel: «Pentru întreținerea automobilului serviciului tehnic și plata diurnei mecanicului și ajutorului său» ;

Lei 2.400, suma alocațiilor dela cap. VI, art. 36 și 38 se suprimă, modificîndu-se și numărul de ordine al capitolului și articolul următor ;

Lei 4.340, se adaogă la cap. VI, fost VII, art. 37, fost 39, «Fond pentru deschiderea de credite suplimentare și extraordinare».

Cu aceste modificari bugetele vor cuprinde :

Bugetul ordinar.

La venituri	lei 841.000 —
La cheltueli	« <u>838.494,87</u>
Cu un excedent de	lei 2.505,13

Bugetul extraordinar.

La venituri	lei 260.008,80
La cheltueli	« <u>257.000</u>
Cu un excedent de	lei 3.008,80

SITUAȚIUNEA VENITURILOR PROVIZORII PENTRU TOATE LINIILE C. F. R.
pe luna Februarie 1911/912 comparativ cu veniturile corespunzătoare ale anilor 1910/911 și 1909/910

ANUL	LUNA	LUNGIMEA liniilor în kilometri	Veniturile din traficul de			TOTALUL venitu- rilor LEI	TABELA VENITURILOR LUNARE			
			Călători	Bagaje	Mărfuri		LUNA	1909/910	1910/911	1911/912
								LEI	LEI	LEI
1909/910	Februarie	3224	1.884.168	42.389	2.702.211	4.628.768	Aprilie	6.458.369	6.445.644	6.939.586
1910/911		3474	2.213.357	48.737	3.457.750	5.719.859	Maiu	6.690.611	7.002.902	8.749.412
1911/912		3508	3.238.691	66.949	4.529.511	7.735.151	Iunie	6.497.272	6.327.964	7.822.847
1909/910	Luna Februarie din anul 1911/912 prezintă o dife- rență de :	+1254523	+ 24.560	+1827300	+ 3.106.383	Iulie	7.963.567	8.231.534	8.833.674	
1910/911		+ 925.309	+ 18.212	+1071771	+ 2.015.292	August	8.466.035	10.014.149	10.083.629	
RECAPITULAȚIUNEA veniturilor comparative totale cu începere dela 1 Aprilie până la finele lunii Februarie							Septembrie	7.940.540	9.945.949	10.359.926
							Octombrie	7.760.739	9.130.286	9.142.760
							Noembrie	7.193.726	8.921.277	9.743.388
							Decembrie	6.608.139	8.032.605	8.244.484
							Ianuarie	4.705.371	6.353.406	5.231.374
							Februarie	4.628.768	5.719.859	7.735.151
							Martie			
1909/910	Dela 1 Aprilie până la 29 Februarie		27.082.357	883.534	46.947.246	74.913.137				
1910/911			30.541.898	962.065	54.621.692	86.125.575				
1911/912			33.097.930	1.086.064	60.702.237	94.886.231				
1909/910	Veniturile dela 1 Aprilie până la 29 Februarie 1911/912 prezintă o diferență de :		+6015573	+ 202.530	13754991	+ 19.971.094				
1910/911			+2556032	+ 124.009	+6080615	+ 8.760.656				

NOTA. Transporturile de regie nu se socotesc.

Cu rezerva unei îndreptări ulterioare.

BULETINUL SOCIETĂȚII POLITECNICE

PARTEA ADMINISTRATIVĂ

PERSONAL

In corpul tehnic

Prin decretul regal No. 2.349 din 17 Aprilie 1912, d. inginer ordinar clasa III Traian A, Măxinoiu este considerat admis în corpul tehnic (cadrul detașat), pe ziua de 1 Octomvrie 1911, dată când a obținut diploma școlii naționale de poduri și șosele.

In administrația centrală a Ministerului

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Decidem :

Art. I. D. inginer-inspector general Alexandru Davidescu, secretar general al ministerului, este autorizat să încuviințeze cheltuieli în numele nostru, să rezolve toate chestiunile curente, să semneze toată corespondența, precum și ordonanțele de plată și de delegație pentru toate serviciile publice pendinte de acest minister, în limita creditelor ce sunt deschise prin buget și osebite legi, conform dispozițiilor legii contabilității publice și a regulamentelor de administrație, să semneze permisele de liberă călătorie pe căile ferate, precum și deciziunile pentru numirea picherilor.

Art. II. D. director al personalului este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Data la 2 Aprilie 1912.

No. 9.134.

Ministru, E. A. Pangrați.

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Decidem :

Art. I. D. inginer-șef Eugeniu N. Ștefănescu, directorul serviciului personalului din acest minister, este autorizat a semna în numele nostru, și a comunica direct serviciilor tehnice județene, prefecturilor, precum și direcțiunei generale a *Monitorului Oficial*, deciziunile luate de noi, sau de d. secretar general, relativ la numiri de personal, transferări, concedii, etc.

Art. II. D. secretar-general al ministerului este însărcinat cu aducerea la îndeplinirea acestei deciziuni.

Data la 2 Aprilie 1912.

No. 9.135.

Ministru E. A. Pangrati.

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Decidem :

Art. I. D. N. Oprescu, directorul contabilității acestui minister, este autorizat a semna în numele nostru, ordonanțele de plată și de delegațiune pentru achitarea salariilor și diurnelor personalului, plata situațiunilor parțiale pentru lucrări contractate, precum și pentru lucrările ce se execută în regie, în virtutea aprobărei noastre, toate acestea în limitele creditelor acordate prin buget și legi speciale și în conformitate cu dispozițiunile legii contabilității.

Deosebit de aceasta d. N. Oprescu, mai este autorizat a semna toată corespondența privitoare la ordonanțările de mai sus, a fixa țifra ajutoarelor de acordat cantonierilor, și celui alt personal al ministerului, în conformitate cu prevederile legii pensiunilor, va semna corespondența cu înalta Curte de conturi, ministerul de finanțe, administrațiunile financiare și cu toate serviciile dependente de acest minister relative la justificări și anulări de credite, va lua act și va răspunde de primirea popririlor, notificări și citațiuni, va semna corespondența cu serviciile ministerului pentru lămurirea diferitelor chestiuni, va semna toată corespondența privitoare la împlinirea veniturilor și încheierea conturilor, va semna certificatele de serviciu, va semna corespondența cu direcțiunea C. F. R. și serviciile de navigațiune pentru liberarea și preschimbarea permiselor de călătorie și transporturi în grupuri, conform regulamentelor și dispozițiunilor speciale, va semna corespondența cu Casa de de-

puneri pentru preschimbări de efecte și liberări de cupoane la garații.

Art. II. D. secretar general al ministerului este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Data la 2 Aprilie 1912.

No. 9.241.

Miaistru, **E. A. Pangrați.**

Noi, Ministrul secretar de Stat la departamentul Lucrărilor publice,

Decidem :

Art. I. D. inginer-inspector general Vasile Voiculescu, director de serviciu și d. inginer-șef Petre Dîmo, subdirector, sunt autorizați să semneze în numele nostru toată corespundența cu : prefecturile, avocații Statului, primăriile și serviciile de poduri și șosele din județe, pentru chestiuni cari au fost rezolvate de noi, sau pentru cereri de informațiuni, cu Casa de depuneri și direcțiunea *Monitorului Oficial*.

Art. II. D. secretar-general al ministerului este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Data la 3 Aprilie 1912.

No. 9.258.

Ministru, **E. A. Pangrați.**

In serviciul de poduri și șosele

Prin decretul regal No. 1.863 din 22 Martie 1912, d. Anghel Păunescu, este numit pe ziua de 1 Aprilie 1912, în postul de arhitect la serviciul de poduri și șosele din județul Gorj, post prevăzut în bugetul pe exercițiul 1912--1913.

In serviciul Direcțiunei generale a porturilor și căilor de comunicație pe apă

Prin decretul regal No. 1.867 din 22 Martie 1912, d. locotenent-comandor Păun Constantin, actual șef de divizie în serviciul de navigațiune maritimă, pendinte de direcțiunea generală a porturilor și a căilor de comunicație pe apă, retribuit cu 700 lei lunar, este confirmat, pe ziua de 1 Aprilie 1912, în aceiaș funcțiune, cu salariul lunar de 500 lei, conform prevederilor bugetare pe exercițiul 1912--1913.

Prin decretul regal No. 2.122 din 5 Aprilie 1912, d. inginer șef clasa I Lazarovici Efrem B., actul șef de divizie, îndeplinind funcțiunea de sub șef al serviciului construcțiunei și exploatărei porturilor maritime, pendinte de direcțiunea generală a porturilor și căilor de comunicație pe apă, este confirmat pe ziua de 1/14 Aprilie 1912, în postul de sub-șef al sus zisului serviciu.

Prin decretul regal No. 2.342 din 17 Aprilie 1912, s'a aprobat înaintarea și confirmarea următorului personal din serviciul maritim, pendinte de direcțiunea generală a porturilor și a căilor de comunicație pe apă, pe ziua de 1/14 Aprilie 1912, și anume :

D. Stoianovici Constantin, actual căpitan clasa I, retribuit cu 500 lei lunar, în postul de căpitan clasa I, cu salariul lunar de 550 lei:

D. Ghica Ioan D., actual șet de biurou, retribuit cu 500 lei lunar, în postul de șef de biurou tehnic, cu acelaș salariu;

Prin decretul regal No. 2.346 din 17 Aprilie 1912, s'a aprobat confirmarea următorului personal din serviciul maritim, pendinte de direcțiunea generală a porturilor și a căilor de comunicațiune pe apă pe ziua de 1 Aprilie 1912, și anume :

D. Mihăilescu Mihail, actual inspector de vapoare (comandant în rezervă), retribuit cu 700 lei lunar, în aceiaș calitate, cu salariul lunar de 800 lei;

D. Lăpușneanu Gheorghe, actual inspector de mașini, retribuit cu 600 lei lunar, în aceiaș calitate cu salariul lunar de 700 lei;

D. Mărgineanu Gheorghe, actual căpitan principal clasa I, retribuit cu 600 lei lunar, în aceiaș calitate, cu salariul lunar de 650 lei;

Prin decretul regal No. 2.437 din 20 Aprilie 1912, d. inginer ordinar clasa III Protopopescu Mircea E., actual asistent în serviciul construcțiunei și exploatărei porturilor maritime, pendinte de direcțiunea generală a porturilor și a căilor de comunicațiune, pe apă plătit de creditele extraordinare acordate pentru continuarea lucrărilor portului Constanța, este confirmat, pe ziua de 1/14 Aprilie 1912, în aceiaș funcțiune cu retribuțiunea și diurna prevăzută în bugetul pe exercițiul 1912 — 1913.

Prin decretul regal No. 2.438 din 20 Aprilie 1912, d. Stănculescu Filip, actual inginer mecanic, retribuit cu 500 lei lunar, se

confirmă în aceeași calitate, cu salariul lunar de 600 lei, în serviciul șantierului naval din Turnu-Severin, pendinte de direcțiunea generală a porturilor și a căilor de comunicațiune pe apă.

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice.

Avînd în vedere referatul direcțiunei generale a porturilor și căilor de comunicație pe apă, No. 5.520 din 13 Iulie 1911, privitor la ordonanțări de cheltueli din credite speciale și extraordinare acordate prin diferite legi serviciilor dependinte de această direcțiune generală ;

Decidem :

Art. I. D. inginer inspector generat Grigore Casimir, sub-directorul general al porturilor și căilor de comunicație pe apă, este autorizat de a aproba cheltueli și a semna în numele nostru ordonanțele de plată din credite speciale și extraordinare, acordate prin diferite legi, serviciilor dependinte de acea direcțiune generală, cu păstrarea tuturor dispozițiunilor din legea ei specială și aceia a contabilităței publice, așa după cum am autorizat și pe d. inginer-inspector general Mihail M. Rîmniceanu, directorul general al acelei direcțiuni, prin deciziunea cu No. 7.720 din 29 Martie 1912,

Art. II. D. director al contabilităței ministerului este însărcinat cu aducerea la îndepluire a acestei deciziuni.

Data la 31 Martie 1912.

No. 9.060.

Ministru, **E. A. Pangrati.**

Noi, ministerul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Avînd în vedere referatul direcțiunii generale a porturilor și căilor de comunicație pe apă, No. 1.885 din 23 Martie a. c., privitor la ordonanțări de cheltueli din creditele speciale și extraordinare acordate prin diferite legi serviciilor dependinte de această direcțiune generală,

Decidem :

Art. I. D. inginer-inspector general Mihail M. Rîmniceanu, director general al porturilor și căilor de comunicație pe apă este autorizat a aproba cheltuielile speciale și extraordinare, acordate prin diferite legi serviciilor dependinte de acea direcțiune generală

cu păstrarea tuturor dispozițiilor din legea ei specială și aceea a contabilității publice.

Art. II. Direcțiunea contabilității ministerului este însărcinată cu aducerea la îndeplinire a prezentei deciziuni.

Data la 13 Martie 1912.

No. 9.061.

Ministru, **E. A. Pangrati.**

Prin deciziunea d-lui ministru al lucrărilor publice No. 11.370 din 16 Aprilie 1912, s'a aprobat sporirea diurnei dela 200 lei la 300 lei lunar, personalului notat mai jos, din serviciul de navigațiune fluvială, pendinte de direcțiunea generală a porturilor și a căilor de comunicație pe apă și anume: d-lui inginer șef Carp Gheorghe, sub-director al serviciului, și d-lui inginer Philipide Mihail, inspector ; s'a acordat a se plăti d-lui Ionescu Amedeu, inginer-mecanic în sus zisul serviciu, diurna de 200 lei prevăzută în buget.

In administrația căilor ferate

Prin decretul regal No. 2.132 din 5 Aprilie, d. Marinescu Alexandru, actual sub șef de serviciu în administrația căilor ferate, se încadrează pe ziua de 1 Aprilie stil nou 1912 în postul de sub șef de serviciu clasa I.

Prin decretul regal No. 2.133 din 5 Aprilie 1912, s'a aprobat înaintarea pe ziua de 1 Aprilie stil nou 1912, a următorului personal din administrațiunea căilor ferate și anume :

D. Antoniu Alexandru, actual subdirector de serviciu clasa III, în postul de subdirector de serviciu clasa II ;

D. Ioviță Dimitrie, actual inspector clasa I, în postul de inspector principal clasa II ;

D. Rădulescu Nicolae, actual subșef de divizie, în postul de inspector principal clasa III ;

D. Aburel Ion B., actual șef de secție clasa II, în postul de inspector clasa II ;

D-nii Codeescu Ioan P. și Sișu Marin St., actuali șefi de secție clasa III, în posturile de șefi de secție clasa II ;

D. Hristescu Dimitrie M., actual subșef de secție clasa II, în postul de șef de secție clasa III ;

D. Perşoiu Ioan C., actual subşef de secţie clasa II, în postul de subşef de secţie clasa I;

D-nii Popescu Ilie D. şi Georgescu Constantin N., actuali subşefi de secţie clasa IV, în posturile de subşefi de secţie clasa III;

Prin decretul regal No. 2.344 din 17 Aprilie 1912, d-nii ingineri ordinari clasa II Dobrovici Efgraf St. şi Zlatco Pascal S., actuali ingineri asistenţi la serviciul pentru construcţiunea şi consolidarea podurilor din administraţiunea căilor ferate, sunt înaintaţi, pe ziua de 1/14 Aprilie 1912, în posturile de şefi de secţie.

Prin decretul regal No. 2.348 din 17 Aprilie 1912, d. doctor Gădey Teodor C. este numit, pe ziua de 1/14 Aprilie 1912, în postul de medic la serviciul lucrărilor noi din administraţiunea căilor ferate, linia Crasna-Huşi.

Prin decretul regal No. 2.350 din 17 Aprilie 1912, d. inginer ordinar clasa II Cihodariu Constantin V., actual şef de secţie clasa III în serviciul administraţiunii căilor ferate, este înaintat, pe ziua de 14 Aprilie st. n. 1912, în postul de şef de secţie clasa II în aceeaşi administraţiune.

Prin decretul regal No. 2.351 din 17 Aprilie 1912, d-nii ingineri Varron Eliu Adrian şi Vartan David, actual asistenţi la serviciul lucrărilor noi din administraţiunea căilor ferate, sunt înaintaţi, pe ziua de 1/14 Aprilie 1912, în posturile de şefi de secţie în acelaş serviciu.

Prin decretul regal No. 2.352 din 17 Aprilie 1912, d. Pişca Mihail, actual şef de secţie clasa III în serviciul administraţiunii căilor ferate, este înaintat, pe ziua de 20 Aprilie st. n. 1912, în postul de şef de secţie clasa II în aceeaşi administraţiune.

Prin decretul regal No. 2.354 din 17 Aprilie 1912, d. inspector general clasa II Nicolae Gallea, este menţinut a continua serviciul de subdirector, ce ocupă actualmente în administraţiunea căilor ferate, cu începere dela 1/14 Aprilie 1912, fiind încă nevoie de serviciile d-sale.

LEGI ȘI REGULAMENTE

Prin decretul regal No. 1.908 din 23 Martie 1912 s'a sancționat următoarea :

L E G E

Art. unic. — Consiliul general al județului Ialomița este autorizat să contracteze la Casa creditului județean și comunal, un împrumut de lei 600.000, plătitibil prin anuități în timp de 40 ani, cari se vor înscri în fiecare an în bugetul drumurilor județului.

Suma împrumutată va servi exclusiv la construcțiunea de drumuri cu dependențele lor.

Prin decretul regal No. 1.911 din 27 Martie 1912, s'a sancționat următoarea :

L E G E

Art. unic. — Se autoriză ministerul lucrărilor publice a contracta la Casa creditului județean și comunal, un împrumut în suma de lei 900.000, pe termen de $2\frac{1}{2}$ ani, necesar pentru executarea lucrărilor producătoare de venit din stația Galați, și anume :

a) Modificarea accesoriilor la gara de mărfuri, docuri și port, în scop a le face independente de circulația prin gara de călători ;

b) Construirea unui grup de linii pentru primirea și expedierea trenurilor de marfă, astfel ca gara de mărfuri să rămână pentru operațiunile de încărcări și descărcări cărora este destinată ;

c) Reconstruirea magaziilor de mică iuțeală, (actuala magazie fiind veche și cu totul insuficientă), pe amplasamentul din fața străzii Vezuviului, și amenajarea actualei magazii de mică iuțeală, spre a servi de magazie de mare iuțeală ;

d) Înlocuirea a trei pasaje la nivel, cari sunt cele mai frecventate, prin pasaje superioare.

Prin decretul regal No. 1.912 din 27 Martie 1912, s'a sancționat următoarea :

L E G E

privitoare la schimbarea destinațiunei unui credit de 315.000 lei acordat serviciului de navigațiune fluvială prin legea din 15 Martie 1910.

Art. unic. — Creditul de lei 315.000 acordat prin legea din 15 Martie 1910 din excedentele bugetare ale exercițiului 1908—1909 pentru lichidarea unor creanțe din exerciții închise ale serviciului de navigațiune fluvială, și rămas disponibil prin lichidarea acelor creanțe din resursele bugetare ale serviciului respectiv, se va întrebuința precum urmează :

a) 65.000 lei la cumpărarea și transformarea unei clădiri din Sulina pentru biurou agenției navigațiunii fluviale și a comisariatului maritim din acea localitate ;

b) 250.000 lei pentru a se începe construcțiunea unui nou doc plutitor în portul Galați.

Prin decretul regal No. 1.928 din 27 Martie 1912, s'a sancționat următoarea :

L E G E

Art. I. Se deschide pe seama ministerului lucrărilor publice, un credit extraordinar de lei 790.000 pentru terminarea lucrărilor linii Piatra-Neamțu-Schela Bistrița, menținându-se traseul pe malul stîng al rîului Bistrița.

Art. II. Ministerul finanțelor este autorizat a acoperi acest credit din excedente, prin emisiune de rentă sau prin orice alte mijloace va găsi de cuviință.

Prin decretul regal No. 1.933 din 17 Martie 1912, s'a sancționat următoarea :

L E G E

Art. unic. — Județul Brăila este autorizat ca, cu începere dela 1 Aprilie 1912, să perceapă pe seama bugetului drumurilor o a treia zecime asupra impozitelor de foncieră, patentă și licențe, al cărui produs să servească exclusiv la construcțiunea de drumuri din nou, cu dependențele lor.

Prin decretul regal No. 2.185 din 6 Aprilie 1912 s'a sancționat următoarea :

L E G E

Art. I. Ministerul lucrărilor publice este autorizat să acorde județului Prahova concesiunea pentru construcția și exploatarea prelungirii liniei ferate de interes privat Ploești-Văleni-de-Munte, pînă la Măneciu-Ungureni.

Art. II. Această concesiune se va acorda în conformitate cu dispozițiunile legilor căilor ferate de inițiativă privată în vigoare, cu derogare numai în ce privește exploatarea, care se va face de județ în aceleaș condițiuni în cari se fac actualmente exploatarea liniei Ploești-Văleni-de-Munte.

Art. III. Pentru construcțiunea acestei prelungiri de linie, consiliul general al județului Prahova, prin derogare dela art. 1^a al legii promulgată cu decretul regal No. 486 din 10 Februarie 1910, este autorizat a contracta la Casa creditului județean și comunal un împrumut de 2.500.000 lei, plătitibil prin anuități timp de 40 ani.

Art. IV. Punerea în executare a prelungirii liniei se va face în două părți: partea I-a Văleni de-Munte-Homorîciu, care să înceapă imediat, și partea II-a Homorîciu-Măneciu-Ungureni, care se va executa după punerea în exploatare a primei părți.

Art. V. Împrumutul de mai sus se va realiza treptat cu nevoile și cu înaintarea lucrărilor. Plata anuității primei părți din împrumut de lei 1.300.000, necesară pentru lucrările dela Văleni-de-Munte la Homorîciu, se va face din bugetul liniei Ploești-Văleni-de-Munte, care suportă această cheltuială.

Plata anuităților părții a doua din împrumut, adică 1.200.000, necesară pentru lucrările pe porțiunea Homorîciu-Măneciu-Ungureni, se va face din bugetul liniei Ploești-Văleni-de-Munte-Homorîciu.

Art. VI. Exploatarea acestei linii, în ce privește perceperea veniturilor și facerea cheltuelilor, se va face după normele prevăzute pentru administrația căilor ferate ale Statului.

B U G E T E

Prin decretul regal No. 1.913 din 27 Martie s'a aprobat. Bugetul ordinar și cel extraordinar ale drumurilor județului Tulcea pe exercițiul 1912 -- 1913, astfel cum au fost votate de consiliul general și cu următoarele modificări:

La cheltuielile bugetului ordinar

Lei 133, bani 73, se înscrie la cap. I, sub un nou art. cu No. de ordine 2 și cu redacția: «plata restului cuvenit d-lui întreprizător N. Roată, pentru lucrările podului dela km 2+684 șoseaua vicinală Tulcea-Malcoci, făcute în 1910 -- 1911».

Lei 1.851, bani 40, idem, sub un nou articol cu No. de ordine 3 și cu redacția: «Plata restului lucrărilor de construcție a unei locuințe de conductor în Babadag».

Lei 582, bani 50, idem, idem, sub un nou art. cu No. de ordine 4 și cu redacția: «Plata restului lucrării de împrejmuire la cantoanele șoselei vicinale Isaccea-Nicolitel-Baschioi-Babadag», modificându-se și numărul de ordine ale articolelor următoare.

La 1.080, se reduc dela cap. II, § 1, art. 6, fost 3, suprimându-se diurna de 60 lei lunar prevăzută în statul No. 1 pentru șeful contabilității județului; fixându-se la 250 lei lunar salariul mecanicului pentru automobil serviciului tehnic, fără nici o diurnă, și fixându-se la 150 lei salariul și 50 lei diurnă tratamentul unui «Platator și impiegat pentru contabilitatea zilelor de prestație»;

Lei 1.650, suma alocațiunilor dela art. 27, 28 și 29 de sub cap. V, se suprimă, rămânând acest capitol numai de 16.000 lei;

Lei 162, bani 37, se adaugă la cap. VI, art. 30, «Fond pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare»;

La cheltuielile bugetului extraordinar

Lei 2.567, bani 63, suma alocațiunilor dela art. 1, 2 și 3, cari se suprimă modificându-se și numărul de ordine al articolelor următoare, și cu

Lei 10.500, cari se reduc dela art. 2, fost 5, «Cumpărarea unui automobil cu accesoriilor lui», se adaugă la art. 5, fost 8 «procurarea de pietriș pe șoselele vicinale și comunale».

Cu aceste modificări bugetele vor cuprinde :

Bugetul ordinar

Atît la venituri cît și la cheltueli, lei 210.000.

Bugetul extraordinar

Atît la venituri cît și la cheltuieli, lei 131.1000.

Prin decretul regal No. 1.914 din 7 Martie 1912 s'a aprobat bugetul căiei ferate Buzău-Nehoiși pe exercițiul 1912—1913 astfel cum a fost votat de consiliul general și cuprinzînd :

Atît la venituri cît și la cheltuieli, lei 160.595, bani 70.

Prin decretul regal No. 1.915, din 27 Martie 1912 s'a aprobat bugetul ordinar și cel extraordinar ale drumurilor județului Iași pe exercițiul 1912—1913 astfel cum au fost votate de consiliul general și cu următoarele modificări :

La cheltuielile bugetului extraordinar

Lei 5.000 se reduc dela art. 1 «Pentru construcțiuni și re-construcțiuni de șosele județene, etc.».

Lei 5.000 se adaugă la art. 3, modificîndu-i-se și redacția ast-fel : «Pentru construcțiunea unui local de conductor în comuna Șipote și eventual cumpărarea locului necesar».

Cu aceste modificări bugetele vor cuprinde :

Bugetul ordinar

Atît la venituri cît și la cheltuieli lei 412.000

Bugetul extraordinar

La venituri	lei 91,150, bani 83
La cheltueli	» 90.000, » 00
Cn un excedent de	lei 1.150, bani 83

Prin decretul regal No. 1.916 din 27 Martie 1912 s'a aprobat bugetul ordinar și cel extraordinar ale drumurilor județului Rîmnîcu Sărat pe exercițiul 1912—1913 astfel cum au fost votate de consiliul general și cuprinzînd :

Bugetul ordinar

Atît la venituri cît și la cheltueli lei 299.610.

Bugetul extraordinar

Atît la venituri cît și la cheltueli lei 174.000.

Prin decretul regal No. 1.917 din 27 Martie 1912 s'a aprobat bugetul ordinar și cel extraordinar ale drumurilor județului Romanați pe exercițiul 1912 — 1913, astfel cum au fost votate de consiliul general și cu următoarele modificări :

La cheltuelile bugetului ordinar

Lei 41.064 se adaogă la capitolul II, §, I, art. 3, alcătuiindu-se statul No. 1 de personal, după cum urmează : 3 șefi-cantonieri clasa I a 130 lei lunar, 8 idem clasa II-a 114 lunar și 20 idem cl. III-a 95 lei lunar ; 90 cantonieri a 45 lei lunar ; un mecanic conductor la automobilul serviciului tehnic cu 230 lei lunar și un ajutor mecanic idem cu 60 lei lunar ;

Lei 1.000 se reduc de la capitolul III, art. 9 «Unelte trebuincioase la lucrarea șoselelor»

Lei 3.500 idem, idem, art. 15, «Asigurare contra incendiului etc» ;

Lei 15.500 se reduc de la capitolul III, art. 16, modificîndu-i-se și redacția ast-fel : «Întreținerea automobilului serviciului tehnic și achitarea restului de 6,500 lei ce se datorează casei Leonida pentru automobilul F. I. A. T. ;

Lei 23.064 se adaogă la capitolul V, art. 19, «Fond pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare».

La cheltuielile bugetului extraordinar

Lei 40.000 se adaogă la art. 1 «Pentru construcții și reconstrucții de poduri, etc.» ;

Lei 15.000, întreaga alocație de la art. 2. «Pentru construcția dependențelor necesare la localul propriu al serviciului tehnic și repararea localului», se suprimă, modificîndu-se și numărul de ordine al articolelor următoare ;

Lei 22.000 se reduc de la art. 3, devenit 2, modificîndu-i-se și redacția astfel : «Pentru construirea de șosele noi și împietrulrea celor existente» ;

Lei 3.000 idem art. 5, devenit 4, modificându-i-se și redacția astfel : «Stilpi chilometrici și indicatoare pentru drumuri».

Cu acesta modificări bugetele vor cuprinde :

Bugetul ordinar

Atît la venituri cît și la cheltuieli, lei 442.800.

Bugetul extraordinar

Atît la venituri cît și la cheltuieli, lei 243.599, bani 47.

Prin decretul regal No. 1.918 din 27 Martie 1912 s'a aprobat bugetul ordinar și cel extraordinar ale drumurilor județului Botoșani pe exercițiul 1912—1913 astfel cum au fost votate de consiliul general și cuprinzînd :

Bugetul ordinar

Atît la venituri cît și la cheltuieli lei 240.500.

Bugetul extraordinar

Atît la venituri cît și la cheltuieli lei 17.608.09.

Prin decretul regal No. 1.919 din 27 Martie 1912 s'a aprobat bugetul ordinar și cel extraordinar ale drumurilor județului Brăila pe exercițiul 1912—1913 astfel cum au fost votate de consiliul general și cu următoarele modificări.

La cheltuielile bugetului ordinar

Lei 300 se reduc de la cap. II, § 1, art. 3, suprimîndu-se diurna de 75 lei lunar prevăzută pentru mecanicul dela automobil și sporindu-i-se salariul de la 200 la 250 lei lunar ;

Lei 300 se adaugă la cap. VI, art. 27, «Fond pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare».

La cheltuielile bugetului extraordinar

Lei 5.000 se reduc de la art. 1. «Pentru construcția de șosele, poduri, etc.» ;

Lei 7.500 se înscrie sub un nou art. cu No. de ordine 3, și cu redacția : «Construcția unui garaj cu locuință pentru șofeur», modificîndu-se și numărul de ordine al articolelor următoare ;

Lei 5.500 se reduc dela art. 2, «Pentru construirea a două cantoane, etc.» ;

Lei 5.000 se adaugă la art. 4, fost 3, «Pentru cumpărarea unui imobil sau construirea unei clădiri necesare serviciului tehnic al județului» ;

Lei 2.000, întreaga alocație de la art. 4, «Imprejmuirea terenului la clădirea pentru loquînța conductorului din comuna Viziru», se suprimă.

Cu aceste modificări bugetele vor coprinde :

Bugetul ordinar

La venituri	lei 626.000, bani 00
La cheltuieli	» 624.034, » 47
Cu un excedent de	lei 1.964, bani 53

Bugetul extraordinar

La venituri	lei 165.543, bani 81
La cheltuieli	» 165.000, » 00
Cu un excedent de	lei 543, bani 81

Prin decretul regal No. 1.920 din 27 Martie 1912 s'a aprobat bugetul ordinar și cel extraordinar ale drumurilor județului Mehedinți pe exercițiul 1912—1913 astfel cum au fost votate de consiliul general și cu modificările următoare :

La cheltuielile bugetului ordinar

Art. 19 și 20 de sup cap, II, § 1, se suprimă, modificându-se și numărul de ordine a articolelor următoare, iar suma alocațiilor lor de 13.600 lei se adaugă la cap. IV, art. 21, fost 23 «Fond pentru deschidere de credință suplimentare și extraordinare», a căruia alocație va deveni ast-fel de 81.870 lei.

Cu aceste modificări bugetele vor cuprinde :

Bugetul ordinar

Atit la venituri cit și la cheltueli lei 544,090.

Bugetul extraordinar

Atit la venituri cit și la cheltueli lei 84.062, bani 56.

Prin decretul regal No. 1921 din 27 Martie 1912 s'a aprobat bugetul ordinar și cel extraordinar ale drumurilor județului Suceava pe exercițiul 1912—1913, astfel cum au fost votate de consiliul general și cu următoarele modificări :

La cheltuielile bugetului ordinar

Lei 1.080 se reduc de la cap. II, § 1, art. 4, fixându-se astfel posturile de şefi de cantonieri în satul No. 1 : 12 şefi-cantonieri cl. I a 85 lei lunar, 6 şefi-cantonieri cl. II a 75 lei lunar şi 6 şefi cantonieri cl. II a 70 lei lunar şi reducându-se la 80 în loc de 100 lei lunar salariul dactilografului ;

Lei 7.080 se adaugă la cap. III, art. 14. «Pentru întreţinerea şoselelor judeţene, vicinale şi comunale, material şi eventual manopera» ;

Lei 4.000, întreaga alocaţie de la acelaş capitol art. 15, «Pentru formarea de coloane de lucrători, etc.», se suprimă, modificându-se şi numărul de ordine al articolelor următoare :

Lei 2.000 se reduc dela art. 19, fost 20, modificându-se şi redacţia astfel : «Pentru întreţinerea şi repararea automobilului serviciului tehnic».

La cheltuielile bugetului extraordinar

Redacţia art. 2 se modifică astfel ; «Pentru aprovizionări de pietriş pe şosele judeţene, vicinale şi comunale».

Cu aceste modificări bugetele vor cuprinde :

Bugetul ordinar

Atît la venituri cît şi la cheltueli lei 202.000.

Bugetul extraordinar

Atît la venituri cît şi la cheltuieli, lei 38.400.

Prin decretul regal No. 1.922 din 27 Martie 1912, s'a aprobat bugetul ordinar şi cel extraordinar ale drumurilor judeţulu Bacău pe exerciţiul 1912 --1913, astfel cum au fost votate de consiliul general şi cu următoarele modificări :

La cheltueli.

Lei 8.000, alocaţia dela art. 3 al bugetului ordinar, se trece cu aceiaş redacţie la art. 1, punctul *f* din bugetul extraordinar, iar în locul ei se trece suma de 1.494 lei, bani 39, dela acest punct, cu aceiaş redacţie ;

Lei 6.491, bani 52, alocaţia dela art. 4 bugetul ordinar se trece cu aceiaş redacţie la art. 1, punctul *e*, al bugetului extraordinar, iar în locul ei se trece suma de lei 1.003, bani 44, dela acest punct cu aceiaş redacţie ;

Lei 500 se reduc dela art. 5, «Cheltueli de cancelarie etc.» ;

Lei 480 se reduc dela art. 10, reducîndu-se la 60 din 100 lei lunar, salariul ajutorului şoferului şi modificîndu-se redacţia astfel : «Plata şoferului automobilului serviciului tehnic şi ajutorului său, după statul B» ;

La finele redacţiei art. 11 se adaogă cuvintele «serviciului tehnic» ;

Lei 1.800 se adaogă la art. 12, modificîndu-se redacţia astfel : «Chiria localului serviciului tehnic şi mobilier» ;

Lei 11.272, bani 69, se adaogă la capitolul IV, art. 27, «Fond pentru deschiderea de credite suplimentare şi extraordinare».

La cheltuelile bugetului extraordinar.

Pe lîngă modificările introduse mai sus la punctele *e* şi *f* ale art. 1, se mai introduc şi cele ce urmează :

Lei 2.297, bani 70, se înscrie sub un nou art. 2, cu redacţiunea : «Plata cuvenită d-lui C. Vasiliu, costul unui pod şi 7 tumburi executate pe şoseaua vecinală Lileci-Galbeni» ;

Lei 16.335, bani 22, suma alocaţiilor dela punctele *g*, *h* şi *i* ale art. 1, se suprimă ;

Lei 1.043, bani 82, se înscrie sub un art. 3, cu redacţia : «Pentru construcţia de poduri pe şosele şi aprovizionări de pietriş.

Cu aceste modificări bugetele vor coprinde :

Bugetul ordinar.

Atît la venituri cît şi la cheltueli lei 187.179, bani 99.

Bugetul extraordinar.

Atît la venituri cît şi la cheltueli lei 38.637, bani 30.

Prin decretul regal No. 1.923 din 27 Martie 1912, s'a aprobat bugetul ordinar şi cel extraordinar ale drumurilor judeţului Ialomiţa pe exerciţiul 1912—1913, astfel cum au fost votate de consiliul general şi cu următoarele modificări :

La cheltuelile bugetului ordinar.

Lei 120 să se adaoge la cap. I, § 1, art. 2, făcîndu-se în statutul B. leafa mecanicului dela automobilul serviciului tehnic la 250 lei în loc de 270 lei lunar şi aceia a ajutorului mecanicului dela automobilul serviciului tehnic la 150 în loc de 120 lei lunar ;

Lei 3.000 idem cap. II, art. 14. «Pentru construcția unui local de secție pentru conductor» ;

Redacția art. 22 de sub acelaș capitol să se modifice astfel : «Pentru întreținerea, repararea și material pentru funcționarea automobilului serviciului tehnic» ;

Lei 4.000 se reduc dela acelaș capitol, art. 22, «Iniințarea de borne kilometrice pe șoselele județene și vecinale» ;

Redacția art. 3 de sub acelaș capitol se modifică astfel : «Asigurarea automobilului serviciului tehnic» !

Lei 880 se adaogă la cap. V, art. 28 «Fond pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare».

Cu aceste modificări bugetele vor coprinde :

Bugetul ordinar.

Atît la venituri cît și la cheltueli, lei 680.300.

Bugetul extraordinar.

Atît la venituri cît și la cheltueli, lei 109.064, bani 56.

Prin decretul regal No. 1.924 din 27 Martie 1912, s'a aprobat bugetul ordinar și cel extraordinar ale drumurilor județului Neamțu pe exercițiul 1912 -- 1913, astfel cum au fost votate de consiliul general și cu următoarele modificăr :

La venituri.

Art. 10 de sub § 3 se suprimă, trecîndu-se suma de lei 4.142, bani 67 la bugetul extraordinar, sub art. 1, cu aceiaș redacție.

La cheltuelile bugetului ordinar.

Lei 5.000 se adaogă la cap. II, art. 10, «Pentru întreținerea șoselelor județene.

Lei 3.000 idem, idem. art. 11 «Idem pe șoselele vecinale și comunale».

Lei 3.430 suma alocațiilor dela cap. III, art. 19 și 20 se suprimă, modificîndu-se și numărul de ordine al capitolelor și articolelor următoare ;

Lei 1.287, bani 33, se adaogă la cap. IV, fost V, art. 21, fost 25, «Fond pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare».

La cheltuelile bugetului extraordinar.

Lei 4.142, bani 67 se înscriu sub un nou art. 1 cu redacția :

«Pentru aprovizionări de pietriș pe șoselele județene, vecinale și comunale».

Cu aceste modificări bugetele vor cuprinde :

Bugetul ordinar.

Atît la venituri cît și la cheltueli, lei 255.100.

Bugetul extraordinar.

Atît la venituri cît și la cheltueli, lei 4.142, bani 67.

Prin decretul regal No. 1.925 din 27 Martie 1912, s'a aprobat bugetul ordinar și cel extraordinar al căiei ferate județene Ploești-Vălenii-de-Munte, pe exercițiul 1912—1913, astfel cum au fost votate în consiliul general și cu următoarele modificări.

La cheltuecele bugetului ordinar.

În statul No. 1 să se prevadă medicului salariul de 200 lei lunar, în loc de 100 lei salariu și 100 diurnă;

Lei 240 se adaogă la cap. IV, art. 20, sporindu-se în statul No. 3 la 220 în loc de 200 lei, salariul lunar al transitorului;

Lei 550 idem la cap. VII, art. 38, prevăzîndu-se aceleiaș transitor indemnizarea de chirie de lei 550 anual;

Lei 20 000 întreaga alocație dela cap. VIII, art. 48, «Alocație la bugetul ordinar de zecimi pe exercițiul 1912—1913» se suprimă, modificîndu-se și numărul de ordine al articolului următor;

Lei 19.210 se adaogă la capitolul IX, art. 48, fost 49, «Fond pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare».

La cheltuelile bugetului extraordinar.

Lei 10.000 întreaga alocație dela art. 4, «Alocație la bugetul extraordinar de zecimi pe exercițiul 1912—1913» se suprimă.

Cu aceste modificări bugetele vor cuprinde :

Bugetul ordinar.

Atît la venituri cît și la cheltueli, lei 647.700,00

Bugetul extraordinar.

La venituri	lei 101.306,47
La cheltueli	« 91.306,47
Cu un excedent de	lei 10.000,00

Prin decretul regal No. 1.926 din 27 Martie 1912, se aprobă ca județul Dolj să urmeze pe timp de trei luni, pînă la 30 Iunie 1912, cu perceperea veniturilor și cu facerea cheltuelilor ordinare ale drumurilor după bugetul pe exercițiul 1911—1912.

Prin decretul regal No. 1.932 din 27 Martie 1912, se aprobă a se percepe încă pe timp de un an, pentru trecerea pe podul de lemn de peste Siret, în dreptul comunei Lespezile, din județul Suceava, aceleași taxe cari au fost încuviințate prin decretul regal No. 973 dela 24 Martie 1911.

Prin decretul regal No. 2.338 din 17 Aprilie 1912, s'a aprobat bugetul ordinar și cel extraordinar ale drumurilor județului Dîmbovița, pe exercițiul 1912—1913, astfel cum au fost votate de consiliul general și cu următoarele modificări :

La cheltuelile bugetului ordinar.

Lei 13.000 se adaugă la art. 2, de sub cap. I, modificîndu-i-se și redacția astfel : «Jumătate din suma de 50.000 lei datorită Statului pentru construcția podului dela Ionești» ;

Lei 4.000 se reduc dela art. 13, modificîndu-i-se și redacția astfel : «Întreținerea automobilului serviciului tehnic» ;

Lei 6.000 idem dela art. 18, «Întreținerea și repararea podurilor, podețelor, etc., pe șoselele vicinale și comunale și manoperă» ;

Lei 3.000 idem dela art. 29 «Fond pentru deschidere de credite supimentare și extraordinare».

Cu aceste modificări bugetele vor cuprinde :

Bugetul ordinar,

Atît la venituri cît și la cheltueli, 230.800 lei.

Bugetul extraordinar.

Atît la venituri cît și la cheltueli, 14.811 lei, 50 bani.

M A T E R I A L E

Prin decretul regal No. 1.364 din 6 Martie 1912, se aprobă oferta Societăței «Credit Petrolifer» și se autoriză prefectura județului Prahova ca să închee cu acea societate cuvenitul contract pentru furnizarea a 900 tone păcură necesară căiei ferate județene Ploiești-Vălenii-de-Munte în anul financiar 1912—1913, cu prețul de 26 lei tona, sau în total 23.400 lei.

BULETINUL SOCIETĂȚII POLITECNICE

PARTEA ADMINISTRATIVĂ

PERSONAL



In corpul tehnic

Prin decretul regal No. 2.680 din 4 Maiu 1912, d. inginer ordinar clasa III Paul Quintescu, aflat în cadrul de disponibilitate al corpului tehnic, fiind numit pe ziua de 1 Februarie 1912, în serviciul ministerului industriei și comerciului, este rechemat pe aceeași zi în activitate, în cadrul detașat, conform art. 46 din legea pentru organizația sus zisului corp.

Prin decretul regal No. 2.770 din 11 Maiu 1912, d. Stratilescu Grigore G., actual subdirector de serviciu clasa II, în administrațiunea căilor ferate și avînd gradul de inginer șef clasa I dela 1906, Maiu 1910, se înaintează în corpul tehnic (cadrul ordinar), pe ziua de 10 Maiu 1912, la gradul de inspector general clasa II.

Prin decretul regal No. 2.819 din 12 Maiu 1912, d. Văleanu George, actual inspector principal clasa II, în serviciul administrațiunii căilor ferate și avînd gradul de inginer șef clasa II dela 1906, Maiu 10, se înaintează în corpul tehnic (cadrul ordinar), pe ziua de 10 Maiu 1912, la gradul de inginer șef clasa I.

Prin decretul regal No. 2.820 din 12 Maiu 1912, au fost înaintați: la gradul de inginer șef clasa II, pe ziua de 10 Maiu 1912, următorii d-nii ingineri, atît din cadrul ordinar, cît și din cadrul detașat al corpului tehnic, al căror nume urmează:

D. Rădulescu Nicolae, inspector principal clasa III la căile ferate, avînd gradul de inginer ordinar clasa I dela 1907, Maiu 10;

D. Stănescu Vasile T., din serviciul de studii construcțiuni, avînd gradul de inginer ordinar clasa I dela 1908, Maiu 10 ;

D. Pretorian Ștefan, inspector clasa II la căile ferate, avînd gradul de inginer ordinar clasa I dela 1908, Maiu 10 :

D. Pușcariu Valeriu, din serviciul ministerului industriei și comerțului, avînd gradul de inginer ordinar clasa I dela 1908, Maiu 10 ;

D. Letourneur Charles, șeful serviciului alimentării cu apă a orașului Constanța, avînd gradul de inginer ordinar clasa I dela 1908, Maiu 10 ;

D. Rădulescu Constantin A., din serviciul regiei monopolurilor statului, avînd gradul de inginer ordinar clasa I dela 1908, Maiu 10 ;

D. Cantemir Alexandru E., inspector principal clasa III'la căile ferate, avînd gradul de inginer ordinar clasa I dela 1904. Aprilie 1 ;

D. Radu George E., șeful serviciului de poduri și șosele din județul Covurlui, avînd gradul de inginer ordinar clasa I dela 1904, Aprilie 1 ;

D. Rapoțeanu Dragomir I., inspector clasa I la căile ferate, avînd gradul de inginer ordinar clasa I dela 1908, Maiu 10 ;

D. Roșu Vasile, șef de divizie la serviciul hidraulic, avînd gradul de inginer ordinar clasa I dela 1909, Aprilie 1 ;

D. Baranga-Savovici Alexandru șeful serviciului de poduri și șosele din județul Argeș, avînd gradul de inginer ordinar clasa I dela 1905, Maiu 10.

Prin decretul regal No. 2.821 din 12 Maiu 1912, au fost înaintați în grad pe ziua de 10 Maiu 1912, următorii d-ni ingineri, atît din cadrul ordinar, cît și din cadrul detașat al corpului tehnic, al căror nume urmează :

LA GRADUL DE INGINER ORDINAR CLASA I (urmare la decretul No. 1.357 din 6 Martie 1912).

Al doilea rînd la vechime.

D. Davidescu Ioan, șef de secție clasa II la căile ferate, avînd gradul de inginer ordinar clasa II dela 1905, Maiu 10.

Al treilea rînd la alegere.

a) D. Balasinovici Eugen I., din serviciul ministerului industriei și comerțului, avînd gradul de inginer ordinar clasa II dela 1909, Ianuarie 1 ;

b) D. Stănulescu Coriolan S., inspector clasa II la căile ferate, avînd gradul de inginer ordinar clasa II dela 1909, Aprilie 1.

Al treilea rînd la vechime.

D. Ștefănescu Mihail, șef de secție clasa II la căile ferate, avînd gradul de inginer ordinar clasa II dela 1905, Maiu 10.

Al patrulea rînd la alegere.

a) D. Petrescu Vasile, șeful serviciului de poduri și șosele din județul Prahova, avînd gradul de inginer ordinar clasa II dela 1905, Iulie 1 ;

b) D. Enacovici Titus, șef de secție la căile ferate, avînd gradul de inginer ordinar clasa II dela 1909, Decembrie 1.

Al patrulea rînd la vechime.

D. Nicolescu-Dacu George M., șeful serviciului de poduri și șosele din județul Neamțu, avînd gradul de inginer ordinar clasa II dela 1905, Maiu 10.

Al cincilea rînd la alegere.

a) D. Bedreag Ștefan G., din serviciul șantierului naval din Turnu Severin, avînd gradul de inginer ordinar clasa II dela 1909, Aprilie 1 ;

b) D. Nițescu Ricard D., inspector clasa II la căile ferate, avînd gradul de inginer ordinar clasa II dela 1907, Maiu, 10.

Al cincilea rînd la vechime.

D. Aburel Ioan, inspector clasa II la căile ferate, avînd gradul de inginer ordinar clasa II dela 1905. Maiu 10.

Al șaselea rînd la alegere.

a) D. Grigorescu Constantin, din serviciul de studii și construcțiuni, avînd gradul de inginer ordinar clasa II dela 1909, Octombrie 16 ;

b) D. Toussaint Albert, șeful serviciului de poduri și șosele din județul Tecuci, avînd gradul de inginer ordinar clasa II dela 1906, Maiu 10.

LA GRADUL DE INGINER ORDINAR CLASA II

(urmare la acelaș decret)

Al treilea rînd la vechime.

D. Cambureanu Vasile, subșef de secție la căile ferate, avînd gradul de inginer ordinar clasa III dela 1906, August 1.

Al patrulea rînd la alegere.

a) D. Ispirescu George, șeful serviciului de poduri și șosele din județul Dorohoi, avînd gradul de inginer ordinar clasa III dela 1908, Maiu 10;

b) D. Săvulescu Teodor, din serviciul tehnic al comunei București, avînd gradul de inginer ordinar clasa III dela 1909, Aprile 1.

Al patrulea rînd la vechime.

D. Căciulescu George, subșef de secție clasa III la căile ferate, avînd gradul de inginer ordinar clasa III dela 1906, August 1.

Al cincilea rînd la alegere.

a) D. Quintescu Paul, din serviciul ministerului industriei și comerciului, avînd gradul de inginer ordinar clasa III dela 1906, Noembrie 16;

b) D. Cioc Mihail G., asistent în serviciul construcțiunei portului Constanța, avînd gradul de inginer ordinar clasa III dela 1909, Iunie 16;

Al cincilea rînd la vechime.

D. Hudic Filip, din serviciul tehnic al comunei Bacău, avînd gradul de inginer ordinar clasa III dela 1907, Ianuarie 31.

Al șaselea rînd la alegere.

a) D. Harting Eugeniu, din serviciul ministerului industriei și comerciului, avînd gradul de inginer ordinar clasa III dela 1909, Aprile 20;

b) D. Mihalache Ioan C., din serviciul de studii și construcțiuni, avînd gradul de inginer ordinar clasa III dela 1909, Noembrie 1.

Al șaselea rînd la vechime.

D. Vulcănescu Grigore M., din serviciul tehnic al comunei Turnu-Severin, avînd gradul de inginer ordinar clasa III dela 1896, Iulie 5.

Al șaptelea rînd la alegere.

a) D. Atanasescu Teodor M., asistent la căile ferate, avînd gradul de inginer ordinar clasa III dela 1909, Iulie 16;

b) D. Geraki Constantin D., șef de secție clasa III la căile ferate, avînd gradul de inginer ordinar clasa III dela 1904, Aprilie 1.

Al șaptelea rînd la vechime.

D. Alexandrescu Basile, din serviciul ministerului industriei și comerțului, avînd gradul de inginer ordinar clasa III dela 1907, August 1.

Al optulea rînd la alegere.

a) D. Gheorghiu Ioan V., inginer atașat clasa IV la căile ferate, avînd gradul de inginer ordinar clasa III dela 1906, Martie 19;

b) D. Budeanu Constantin I., inginer atașat clasa IV la căile ferate, avînd gradul de inginer ordinar clasa III dela 1910, Decembrie 1.

Al optulea rînd la vechime.

D. Leduncă George, subșef de secție clasa IV la căile ferate, avînd gradul de inginer ordinar clasa III dela 1907, August 19.

Al nouălea rînd la alegere.

a) D. Pop Aurel N., din serviciul ministerului industriei și comerțului, avînd gradul de inginer ordinar clasa III dela 1909, Aprilie 1.

b) D. Baroni Iosif, inginer atașat clasa III la căile ferate avînd gradul de inginer ordinar clasa III dela 1908, Decembrie 15.

Al nouălea rînd la vechime.

D. Vercescu Petre P. subșef de secție clasa III la căile ferate, avînd gradul de inginer ordinar clasa III dela 1907, Aprilie 19.

Al zecelea rînd la alegere.

a) D. Alexandrescu Ioan Th., din serviciul regiei monopolurilor statului, avînd gradul de inginer ordinar clasa III dela 1909, August 19.

Prin decretul regal No. 2.822 din 12 Maiu 1912, au fost înaintați la gradul de conductor principal clasa II, pe ziua de 10 Maiu 1912. următorii domni conductori clasa I, atît din cadrul ordinar, cît și din cadrul detașat al corpului tehnic, al căror nume urmează :

D. Popescu Nanov Petre, din serviciul căilor ferate, avînd gradul de conductor clasa I dela 1904, Aprilie 1 ;

D. Brăteanu Dumitru P., din serviciul de studii și construcțiuni, avînd gradul de conductor clasa I dela 1898, Aprilie 1 ;

D. Popescu Alexandru B., din serviciul ministerului agriculturii și domeniilor, avînd gradul de conductor clasa I dela 1898, Aprilie 1 ;

D. Popescu Badea, din serviciul hidraulic, avînd gradul de conductor clasa I dela 1904, Aprilie 1 ;

D. Stroescu Tudur, din serviciul de poduri și șosele din județul Dimbovița, avînd gradul de conductor clasa I dela 1898, Aprilie 1.

Prin decretul regal No. 2.908 din 21 Maiu 1912, d. Anghelescu George, absolvent cu diplomă de inginer civil dela școala de geniu civil și arte și manufacturi dela universitatea din Gand, actualmente subșef de secție clasa VI din serviciul administrațiunii căilor ferate, este admis în corpul tehnic (cadrul ordinar), cu gradul de inginer ordinar clasa III, conform art. 5 și 7 din legea de organizare a zisului corp, pe ziua de 18 Februarie 1912, data procesului verbal a comisiei profesionale instituită pe lîngă școala națională de poduri și șosele.

Prin decretul regal No. 2.913 din 21 Maiu 1912, d. inginer ordinar clasa II Agripa Popescu, actualmente aflat în cadrul de disponibilitate al corpului tehnic, este rechemat în activitate (cadrul detașat), conform art. 46 din legea de organizare a zisului corp, pe ziua de 1 Februarie 1912, cînd a fost numit în postul de director tehnic la arsenalul de construcții al armatei.

In serviciul de poduri și șosele

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice.

Avînd în vedere actul de judecată al comisiei d-lor inspectori generali, instituită conform art. 32 din legea pentru organizarea corpului tehnic, din care se constată că : d. inginer Constantin Ianoli, șeful serviciului de poduri și șosele din județul Bacău, nu are însușirile ce se cer unui șef de serviciu și nu-și dă în deajuns seama de răspunderea ce atrage după sine asemenea sarcină, și din această

cauză conducerea generală a serviciului nu este satisfăcătoare, ceea ce dă loc la interpretări nefavorabile pentru șeful serviciului față de unele procedări nechibzuite ;

Avînd în vedere, în special, că d. inginer Ianoli, a știut că subordonatul său, conductorul Cuba, târăgănește lucrările și că a luat mită dela cei interesați și totuși, d. Ianoli nu a luat nici o măsură și nu a raportat ministerului această faptă gravă, care ar fi putut rămîne nepedepsită, dacă nu se află pe altă cale;

Considerînd că, prin această procedare, d. inginer Ianoli s'a făcut vinovat, din slăbiciune sau din nepricepere, ca tănuior al conductorului Cuba ;

Față de aceste constatări ;

Decidem :

Art. I. D. inginer ordinar clasa II, Constantin Ianoli, șeful serviciului de poduri și șosele din județul Bacău, se suspendă din funcțiune pe timp de trei luni, cu începere dela 16 Maiu 1912 și fără drept la salariu sau alte indemnizări pe timpul suspendării, ca măsură disciplinară, în conformitate cu art. 24, alin. c și art. 27 și 29 din legea pentru organizarea corpului tehnic ;

La expirarea pedepsei d. inginer Ianoli se va trece în alt serviciu.

Art. II. D. director al personalului este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Data la 19 Maiu 1912.

No. 15.996.

Ministru, **E. A. Pangrati.**

In serviciul Direcțiunei generale de studii și construcții

Prin decretul regal No. 2.637 din 2 Maiu 1912, d. inginer George Tămășescu, care prin decretul regal No. 916 din 1912, s'a pus în retragere, spre a-și regula drepturile la pensiuine, este menținut în serviciul direcțiunei generale de studii și construcțiuni, pentru a îndeplini funcțiunea de secretar, cu începere dela data mai sus arătată și cu retribuțiune lunară de 700 lei, care se va plăti din creditul de 9.250.000 lei.

In Direcțiunea generală a porturilor și căilor de comunicație pe apă

Prin decretul regal No. 2.439 din 20 Aprilie 1912, s'a aprobat numirea și înaintarea, pe ziua de 1 Aprilie 1912, a următorului personal din serviciul inspectoratului general al navigațiunei și porturilor, pendinte de direcțiunea generală a porturilor și căilor de comunicație pe apă, și anume :

D. căpitan-comandor Grecescu Dumitru, se numește în postul de căpitan de port principal la portul Galați, în locul d-lui căpitan-comandor Rădulescu Paul, rechemat în cadrele marinei militare ;

D. căpitan Ciudin Constantin, se numește în postul de căpitan de port clasa I la portul Turru-Severin, în locul rămas vacant prin retragerea la pensie a d-lui E. Vansaanen ;

D. Anastasiu Alexandru E., actual căpitan de port clasa II la portul Tulcea, se înaintează în postul de căpitan de port clasa I la portul Calafat, în locul d-lui căpitan Maxim Emil, rechemat în cadrele marinei militare ;

D. Condeescu Pandele, actual căpitan secund clasa I, în serviciul de navigațiune fluvială, se numește în postul de căpitan de port clasa II la portul Tulcea.

In administrația căilor ferate

Prin decretul regal No. 2.433 din 20 Aprilie 1912, d. Miclescu Ioan. M. N., absolvent cu diplomă a academiei de mine din Freiberg, este numit, pe ziua de 1 Aprilie stil nou 1912, în postul de sub-șef de secție clasa IV în serviciul administrațiunii căilor ferate, și tot odată este admis pe aceeași zi în corpul tehnic (cadrul ordinar), cu gradul de inginer ordinar clasa III, conform art. 5 și 7 din legea pentru organizarea sus zisului corp.

Prin decretul regal No. 2.434 din 20 Aprilie 1912, d. inginer șef clasa I Bălțeanu Corneliu, actual inspector principal clasa II, în serviciul administrațiunii C. F. R., este înaintat, pe ziua de 1/14 Martie 1912, în postul de inspector principal clasa I, în aceeași administrațiune.

Prin decretul regal No. 2.435 din 20 Aprilie 1912, d. inginer

ordinar clasa III Rusescu Constantin M., actual inginer atașat clasa IV în serviciul administrațiunii căilor ferate, este înaintat, pe ziua de 14 Aprilie stil nou 1912, în postul de șef de secție clasa III în aceeaș administrațiune.

Prin decretul regal No. 2.436 din 20 Aprilie 1912, d. inginer ordinar clasa II Panaitopol George, actual sub-inspector clasa IV și d. Mardan Dionisie, actual mecanic principal clasa II, în serviciul administrațiunii C. F. R., sunt înaintați, pe ziua de 15 Aprilie 1912 st. n., cel dintîi în postul de sub inspector clasa II și cel de al doilea în postul de subinspector clasa IV în aceeaș administrațiune.

Prin decretul regal No. 2.674 din 4 Maiu 1912, d. inginer ordinar clasa III Păunescu Constantin C., actual subșef de secție clasa VI în serviciul administrațiunii căilor ferate, este înaintat pe ziua de 1 Aprilie stil nou 1912, în postul de subșef de secție clasa IV în aceeaș administrațiune.

Prin decretul regal No. 2.677 din 4 Maiu 1912, d. inginer șef clasa I Constantinescu Tancred, actualmente aflat în cadrul detașat al corpului tehnic, este trecut pe ziua de 1 Maiu stil nou 1912, în cadrul ordinar al sus zisului corp, și numit pe aceeaș zi, în postul de sub director al serviciului conductei de petrol, înființat din nou pe lîngă direcțiunea serviciului de întreținere din administrațiunea căilor ferate, cu salariul lunar de 1.100 lei, care se va plăti din creditul special de 18.000.000 lei, acordat pentru conducta de petrol.

Prin decretul regal cu No. 2.717 din 8 Maiu 1912, s'a aprobat înaintarea. pe ziua de 1 Aprilie st. n. 1912, a următorului personal din serviciul administrațiunii căilor ferate, și anume:

D. inginer șef clasa I Caracostea George, actual subdirector de serviciu clasa III, în postul de subdirector de serviciu clasa II;

D. inginer ordinar clasa I Rapoțeanu Dragomir I., actual inspector clasa II, în postul de inspector clasa I;

D. inginer ordinar clasa III Stănulescu Corolan, actual inspector clasa III, în postul de inspector clasa II;

D. inginer ordinar clasa III Russ Alexandru, actual inginer atașat clasa IV, în postul de inginer atașat clasa III;

D. Betolian George D., actual sub-inspector clasa IV, în postul de sub-inspector clasa III;

D. inginer ordinar clasa III Orescu Gheorghe, actual subșef de secție clasa IV, în postul de subșef de secție clasa III;

D-nii ingineri ordinari clasa II Greceanu Sc., Moisiu Gheorghe Gr. și Calotescu Grigore N., actuali sub-inspectorii clasa I, în posturile de inspectorii clasa II;

D-nii ingineri șefi clasa II Wragonitty Atanase și Carp Vasile, actuali inspectorii clasa I, în posturile de inspectorii principali clasa II;

D-nii ingineri ordinari clasa I Cantuniar Nicolae G. și Vernescu Theodor G., actuali sub-inspectorii clasa I, în posturile de inspectorii clasa I;

D. inginer ordinar clasa III Geraki Constantin D., actual inginer atașat clasa IV, în postul de șef de secție clasa III;

D. inginer șef clasa I Stratilesu Grigore G., actual sub-director de serviciu clasa III, în postul de sub-director de serviciu clasa II;

D. inginer șef clasa II Guțu Victor St., actual șef de birou tehnic clasa I, în postul de inspector principal clasa II;

D. inginer ordinar clasa II Comănescu Corneliu, actual inginer atașat clasa II, în postul de șef de birou tehnic clasa II;

D. inginer ordinar clasa II Petrescu Stelian, actual inginer atașat clasa II, în postul de șef de secție clasa II;

D. inginer ordinar clasa I Balș Teodor V., actual inginer atașat clasa II, în postul de inginer atașat clasa I;

D. inginer ordinar clasa III Baroni Iosef, actual inginer atașat clasa IV, în postul de inginer atașat clasa III;

D. inginer șef clasa II Polysu Constantin C., actual inspector clasa I, în postul de inspector principal clasa II;

D-nii ingineri ordinari clasa II Călugăreanu Atanase C. și Vi-drașcu George, actuali ingineri atașați clasa II, în posturile de șef de secție clasa II-a;

D. inginer ordinar clasa III Lăzărescu Nicolae, actual inginer atașat clasa IV, în postul de inginer atașat clasa III;

D. inginer stagiar Mureli Panait V., actual inginer atașat clasa VI, în postul de inginer atașat clasa V;

D. inginer șef clasa II Altenliu Alexandru, actual inspector clasa I, în postul de inspector principal clasa III;

D. inginer ordinar clasa I Orghidan Constantin C., actual șef de secție clasa II, în postul de inspector clasa II;

D. inginer ordinar clasa II Constantinescu Ioan I., actual inginer atașat clasa II, în postul de șef de secție clasa III;

D. inginer ordinar clasa II Sărățeanu Mihail N., actual inginer atașat clasa I, în postul de șef de secție clasa II.

Prin decretul regal No. 2.784 din 11 Maiu 1912, s'a aprobat încadrarea, pe ziua de 1 Aprilie 1912, a următorului personal din administrația căilor ferate și anume :

D. inginer ordinar clasa III Drogeanu Aloman, actual inginer atașat, în postul de inginer atașat clasa IV ;

D. inginer ordinar clasa III Budeanu Constantin I., actual inginer atașat, în postul de inginer atașat clasa IV.

Decorțiuni

Prin decretul regal No. 2.701 din 7 Maiu 1912 au fost numiți membri ai Ordinului *Steaua României* :

In gradul de Mare Cruce.

D. Olănescu (Constantin P.), președintele Adunării deputaților.

In gradul de Comandor.

D. Cerkez (Nicolae), senator de Buzău.

Prin decretul regal No. 2.703 din 7 Maiu 1912, d. Teodorescu (N. V.), directorul manufacturei de tutun București a fost numit cavalier al ordinului *Steaua României*.

Prin decretul regal No. 2.704 din 7 Maiu 1912, au fost numiți membri ai ordinului *Coroana României* :

In gradul de Ofițer.

D. Neculcea (Eugen) directorul statisticii generale a finanțelor.

D. Teodoru (Ioan D.), subdirectorul manufacturei de tutun București.

In gradul de Cavalier.

D. Malcoci (C.), subdirectorul fabricii de chibrituri.

Prin decretul regal No. 2.722 din 8 Maiu 1912 au fost numiți membrii ai ordinului *Coroana României*, în gradul de comandor :

D. Catz (Jacques) inginer, industriaș, membru în consiliul de administrație a casei centrale a meseriașilor ;

D. Matak (Dumitru), inginer, industriaș, membru în consiliul de administrație a asociației patronale.



LEGI ȘI REGULAMENTE

Prin decretul regal No. 1.934 din 27 Martie 1912 s'a sancționat următoarea ;

L E G E

Relativă la înzestrarea serviciului de construcție și exploatare a porturilor maritime cu un fond de aprovizionare

Art. I. Se constituie serviciului de construcție și exploatare a porturilor maritime un fond de aprovizionare de lei 900.000, care va proveni din întrebuințarea materialelor aflate în magaziiile de economat ale serviciului și rămase dela construcțiuni executate din credite acordate în trecut.

Această sumă se va realiza :

a) Din întrebuințarea acelor materiale la construcțiuni din nou, achitându-se valoarea lor din bugetul serviciului sau din credite speciale acordate pentru lucrări după felul lucrării la care ele se vor întrebuința.

b) Din vânzarea acelor ce nu se mai pot întrebuința.

Art. II. Sumele ce se vor cheltui din fondul de aprovizionare se vor restitui acestui fond din bugetul serviciului, sau din credite speciale acordate pentru lucrări, la cari se vor întrebuința materialele, și treptat cu întrebuințarea lor.

Art. III. Fondul de aprovizare se va mări pe viitor cu sumele ce vor proveni din întrebuințarea materialelor rămase economii dela lucrările efectuale din credite speciale sau din buget.

Art. IV. Aprovizionările plătite din acest fond se vor face cu toate aprobările legale.

Art. V. Despre situația acestui fond se va face în fiecare an mențiune în bugetul de cheltuieli al ministerului lucrărilor publice.

Prin decretul regal No. 2.385 din 18 Aprilie 1912 s'a sancționat următoarea :

L E G E

Art. unic.— Consiliul general al județului Dolj, este autorizat să contracteze la Casa de credit județean și comunal un împrumut de 300.000 lei, plătitibil prin anuități, în termen de 40 ani, cari se vor înscrie în fiecare an în bugetul drumurilor județului.

Suma împrumutată va servi ca parte contributivă a bugetului drumurilor, la plata costului de construcțiune a palatului administrativ din Craiova, în care este instalat și serviciul tehnic.

Prin decretul regal No. 1.546 din 12 Martie 1912, se aprobă clasarea între căile naționale a următoarele șosele :

a) Șoseaua Buzău-Brăila, trecind prin comunele : Buzău, Cilibia-Cotul-Cioarei, Vizireni, Filipești, Ianca, Urleasca, Silistraru, Brăila ;

b) Șoseaua Budăioasa-Huși-Fâlcu, care pornind din șoseaua națională Vaslui-Iași, trece prin comunele Huși, Stălinești și Fâlcu ;

c) Șoseaua Voinești-Lerești-Frontieră, care pornește dela km 55+700 al șoselei naționale Cîmpulung Frontiera-Givala, trece prin comunele Voinești și Lerești pînă la frontieră.

Prin decretul regal No. 2.626 din 2 Maiu 1912, se aprobă clasarea între căile naționale ale Statului a șoselei care pleacă din comunele Ivănești, Armășoaia, Pungești, Băcești și Gădintși, și se termină în orașul Roman.

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice.

Avînd în vedere încheerea No. 29 din ședința dela 6 Decembrie 1911 a consiliului comunal al comunei Redea, din județul Romanați, cum și dispozițiunile cuprinse prin art. 10 din legea drumurilor, și art. 13 din regulamentul ei de aplicare,

Decidem :

Clasăm ca șosea comunală sub denumirea de «Șoseaua comunală Redea-Sărbenia-Cimitir» drumul ce pleacă din șoseaua vicinală Redea-Caracal, trece pe lîngă cimitirul comunal pe marginea comunei Redea, intră în sat în partea de apus și se termină în strada Sîrbenia.

Lungimea acestei șosele este de 1 km, 570.

Dată la 12 Aprilie 1912.

No. 10.702.

Ministru, E. A. Pangrati.

SITUAȚIUNEA VENITURILOR PROVIZORII PENTRU TOATE LINIILE C. F. R.
pe luna Martie 1911/912 comparativ cu veniturile corespunzătoare ale anilor 1910/911 și 1909/910

ANUL	LUNA	LUNGIMEA liniilor în kilometri	Veniturile din traficul de			TOTALUL venitu- rilor LEI	TABELA VENITURILOR LUNARE			
			Calători	Bagaje	Mărfuri		LUNA	1909/910	1910/911	1911/912
			LEI	LEI	LEI			LEI	LEI	LEI
1909/910	Martie	3224	2.232.883	56.169	3.783.676	6.072.728	Aprilie	6.458.369	6.445.644	6.939.586
1910/911		3474	2.823.991	61.085	4.696.209	7.581.285	Maiu	6.690.611	7.002.902	8.749.412
1911/912		3508	3.991.772	86.856	6.369.403	10.448.031	Iunie	6.497.272	6.327.964	7.822.847
1909/910	Luna Martie din anul 1911/912 prezintă o dife- rență de :		+1758889	+ 30.687	+2585727	+ 4.375.303	Iulie	7.963.567	8.231.534	8.833.674
1910/911			+1167781	+ 25.771	+1673194	+ 2.866.746	August	8.466.035	10.014.149	10.083.629
RECAPITULAȚIUNEA veniturilor comparative totale cu începere dela 1 Aprilie până la finele lunii Martie							Septembrie	7.940.540	9.945.949	10.359.926
							Octombrie	7.760.739	9.130.286	9.142.760
							Noembrie	7.193.726	8.921.277	9.743.388
1909/910	Dela 1 Aprilie până la 31 Martie		29.315.240	939.703	50.730.922	80.985.865	Decembrie	6.608.139	8.032.605	8.244.484
1910/911			33.365.889	1.023.140	59.317.831	93.706.860	Ianuarie	4.705.371	6.353.406	7.231.374
1911/912			37.089.702	1.172.920	67.071.640	105.334.262	Februarie	4.628.768	5.719.859	7.735.151
1909/910	Veniturile dela 1 Aprilie până la 31 Martie 911/912 prezintă o diferență de :		+7774462	+ 233.217	16340718	+ 24.348.397	Martie	6.072.402	7.581.285	10.448.031
1910/911			+3723813	+ 149.780	+7753809	+ 11.627.402				

NOTA. Transporturile de regie nu se socotesc.

SITUAȚIUNEA VENITURILOR PROVIZORII PENTRU TOATE LINIILE C. F. R.
pe luna Aprilie 1912|913 comparativ cu veniturile corespunzătoare ale anilor 1911|912 și 1910|911

ANUL	LUNA	LUNGIMEA liniilor în kilometri	Veniturile din traficul de			TOTALUL venitu rilor	TABELA VENITURILOR LUNARE			
			Calători	Bagaje	Mărfuri		LUNA	1909 910	1910 911	1911 912
			LEI	LEI	LEI			LEI	LEI	LEI
1910 911	Aprilie	3224	2.322.249	66.409	4.056.986	6.445.644	Aprilie Mai Iunie Iulie August Septembrie Octombrie Noembrie Decembrie Ianuarie Februarie Martie	6.445.644	6.351.220	8.649.397
1911 912		3477	2.999.870	70.457	3.280.893	6.351.220				
1912 913		3508	3.441.614	80.909	5.126.874	8.749.397				
1910 911	Luna Aprilie din anul 1912 913 prezintă o diferență de :		+1119365	+ 14.500	+1069888	+ 2.203.753				
1911 912			+ 441.744	+ 10.452	+1845981	+ 2.298.177				
RECAPITULAȚIUNEA veniturilor comparative totale cu începere dela 1 Aprilie până la finele lunii Aprilie										
1910 911	Dela 1 Aprilie până la 30 Aprilie		2.322.249	66.409	4.056.986	6.445.644				
1911 912			2.999.870	70.457	3.280.893	6.351.220				
1912 913			3.441.614	80.909	5.126.874	8.649.397				
1910 911	Veniturile dela 1 Aprilie până la 30 Aprilie 1912 913 prezintă o diferență de :		+1119365	+ 14.500	+1069888	+ 2.203.753				
1911 912			+ 441.744	+ 10.452	+1845981	+ 2.298.177				

NOTA. Transporturile de regle nu se socotesc.

BULETINUL SOCIETĂȚII POLITECNICE

PARTEA ADMINISTRATIVĂ

PERSONAL In corpul tehnic



Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Avînd în vedere cerințele diferitelor servicii tehnice, atît centrale cît și exterioare, cari au de executat clădiri foarte variate și uneori de o mare importanță ;

Considerînd că pentru executarea unor asemenea lucrări se impune întrebuițarea specialiștilor arhitecți, că aceștia sunt uneori numiți și remunerați fără nici o normă legală, alteori înlocuiți prin ingineri sau conducători de poduri și șosele cari sunt astfel sustrași dela ocupațiunile lor speciale,

Decidem :

Art. I. Se institue o comisiune compusă din d-nii : ingineri inspectori generali, M. M. Rîmniceanu, Gr. Cerchez și Al. Davidescu, d-nii arhitecți Petre Antonescu, președintele societății arhitecților români și arhitect al ministerul lucrărilor publice. N. Ghica Budești, arhitect șef al comisiunii monumentelor istorice și I. Traianescu, arhitect al comisiunii monumentelor istorice, cari să studieze, sub președenția ministrului lucrărilor publice, organizarea unui corp special de arhitecți ai serviciilor publice.

Art. II. D. secretar general al ministerului este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Data la 11 Iunie 1912.

No. 18.943.

Ministru, E. A. Pangrati.

In învățămînt

Prin decretul regal No. 3.118 din 14 Iunie 1912. s'a primit demisiunea d-lui inginer ordinar clasa II Ștefan N. Mirca, pe

ziua de 1 Iulie 1912, din postul de asistent pentru lucrări grafice la școala națională de poduri și șosele, iar în locul ce rămîne vacant este numit pe aceeaș zi, d. inginer ordinar clasa II Mircea E. Radu.

--- --
Noi. ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice.

Avînd în vedere dezvoltarea ce a căpătat învățămîntul școalei de poduri și șosele, marele număr de catedre ce cuprinde și multiplele trebuințe la cari urmează să răspundă acest învățămînt ;

Considerînd trebuința firească de a se organiza atît recrutarea cît și funcționarea corpului profesoral al școalei, precum și recrutarea elevilor în număr suficient pentru a răspunde trebuințelor mereu crescînde ale serviciilor tehnice ;

Decidem :

Art. I. Se institue o comisie compusă din d-nii ingineri inspec-tori generali A. Saligny, C. M. Mironescu, M. Rîmniceanu, Gr Cer-kez și d. L. Mrazec, profesor universitar, pentru a studia organi-zarea școalei de poduri și șosele.

Art. II. Comisiunea se va întruni la minister, cînd va fi con-vocată, sub președenția ministrului de lucrări publice.

Art. III. D. secretar general al ministerului este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Data la 11 Iunie 1912.

No. 18.944.

Ministru, **E. A. Pangrati.**

In serviciul de poduri și șosele

Prin deciziunea ministerială No. 18.759 din 9 Iunie 1912, s'a acordat d-lui Anghel Păunescu, actual architect în serviciul de po-duri și șosele din județul Gorj, o diurnă de 150 lei lunar, care i se va plăti cu începere dela 1 Iunie 1912, din alocația prevăzută în buget la art. 7.

In serviciul Direcțiunei generale de studii și construcții

Prin decretul regal No. 3.008 din. 4 Iunie 1912, s'a primit

demisiunea d-lui inginer ordinar clasa I, Constantin Grigorescu, pe ziua de 15 Maiu 1912, din serviciul direcțiunii generale de studii și construcțiuni și totodată este trecut, pe aceeași zi, în cadrul de disponibilitate al corpului tehnic.

Prin decretul regal No. 3.083 din 12 Iunie 1912, s'a primit demisiunea d-lui inginer șef clasa I, Constantin Georgescu, pe ziua de 1 Iunie 1912, din serviciul direcțiunii generale de studii și construcțiuni și totodată i se acordă concediul nelimitat prevăzut de art. 17 din legea pentru organizarea corpului tehnic.

In serviciul Direcțiunei generală a porturilor și căilor de comunicație pe apă

Noi, ministru secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Avînd în vedere raportul direcțiunii generale a porturilor și a căilor de comunicație pe apă, No. 3.812 din 25 Maiu 1912, și raportul direcțiunii generale a C. F. R., No. 54.029/2.071 D din 4/17 Maiu 1912, pritoare la începerea lucrărilor clădirei de călători în portul Constanța, și a unor locuințe pentru personalul de mișcare, lucrări ce s'au stabilit să fie executate de către cea dintîiu direcțiune :

Decidem :

Art. I. D. inginer inspector general Mihail M. Rîmniceanu, directorul general al porturilor și a căilor de comunicație pe apă și d. inginer inspector general Grigore Cazimir, subdirectorul general al aceleiaș direcțiuni, sunt autorizați a aproba în numele nostru cheltueli și a semna ordonanțe pînă la suma totală de lei 500.000 din creditul de 8.000.000 acordat prin legea promulgată cu decretul regal No. 485 din 10 Februarie 1910, sumă necesară pentru începerea clădirei de călători a căilor ferate române din Constanța-Port și a clădirilor anexe ei.

Art. II. Direcțiunea contabilității ministerului este însărcinată cu aducerea la îndeplinire a dispozițiunilor acestei deciziuni.

Data la 7 Iunie 1912.

No. 18. 497.

Ministru, **E. A. Pangrati.**

In administrația căilor ferate

Prin decretul regal No. 3.009 din 4 Iunie 1912, d. inginer șef clasa II Pretorian Ștefan, actual inspector clasa II în serviciul administrațiunii căilor ferate, este înaintat pe ziua de 23 Maiu st. n. 1912, în postul de inspector clasa I în aceeași administrațiune.

Prin decretul regal No. 3.010 diu 4 Iunie 1912, d. inginer ordinar clasa II Vidrașcu George, actual șef de secție clasa II în serviciul administrațiunii căilor ferate, este înaintat pe ziua de 1 Maiu st. n. 1912, în postul de inspector clasa II în aceeaș administrațiune.

Prin decretul regal No. 3.014 din 4 Iunie 1912, s'a primit demisiunea d-lui inginer ordinar clasa I, Mladenovici Christea I., pe ziua de 16/29 Maiu 1912, din postul de șef de secție ce ocupa la serviciul construcțiunei și consolidărei podurilor din administrațiunea cailor ferate și i se acordă totodată, pe aceeaș zi, concediul nelimitat prevăzut de art. 17 din legea pentru organizarea corpului tehnic.

Prin decretul regal No. 3.015 din 4 Iunie 1912, d. Iancu Dumitru N., absolvent cu diploma de inginer electrician dela universitatea din Liège, este numit, pe ziua de 1 Iunie st. n. 1912, în postul de sub-șef de secție clasa VI, în serviciul administrațiunii căilor ferate și este admis, pe aceeaș zi, în corpul tehnic (cadrul ordinar) cu gradul de inginer stagiar, conform art. 5 și 7 din legea pentru organizarea sus zisului corp.

Prin decretul regal No. 3.023 din 4 Iunie 1912, d. Ciugolea Constantin, actual arhitect la serviciul lucrărilor noi din serviciul administrațiunii căilor ferate, este înaintat, pe ziua de 1/14 Iunie 1912, în postul de arhitect clasa III la acelaș serviciu.

Prin decretul regal No. 3.081 din 12 Iunie 1912, d. Urlățeanu Nicolae, actual inginer atașat la serviciul lucrărilor noi din serviciul administrațiunii căilor ferate, este înaintat, pe ziua de 1/14 Iunie 1912, în postul de inginer atașat clasa II la acelaș serviciu.

Prin decretul regal No. 3.082 din 12 Iunie 1912, d. Ștefănescu Victor, actual arhitect șef și d. Virnav Anton, actual arhitect, în serviciul lucrărilor noi din administrațiunea căilor ferate, sunt licențiați din serviciu, pe ziua de 1/14 Iulie 1912.

Prin decretul regal No. 3.119 din 14 Iunie 1912, d. inginer ordinar clasa II Trofin Ioan P., actual subinspector clasa II în serviciul administrațiunei căilor ferate, este numit, pe ziua de 1 Iunie stil nou 1912, în postul de inginer atașat clasa II în aceeaș administrațiune.

Prin decretul regal No. 3.193 din 21 Iunie 1912, d. Niculescu Vintilă Al., absolvent cu diplomă a școalei tehnice superioare din Berlin, este numit, pe ziua de 15 Iunie st. n. 1912. în postul de inginer atașat clasa VI, în serviciul administrațiunii căilor ferate și totodată este admis, pe aceeaș zi, în corpul tehnic (cadrul ordinar) cu gradul de inginer stagiar, conform art. 5 și 7 din legea pentru organizarea sus zisului corp.

Decorățiuni

Prin decretul regal No. 2.966 din 31 Maiu 1912. au fost numiți membri ai ordinului *Steaua României* :

In gradul de Mare Ofițer.

D. inginer inspector general Cottescu (Alexandu), director general al căilor ferate.

In gradul de Cavalier.

D. Diaconovici (Aurel), inginer, șeful serviciului tehnic al județului Suceava ;

D. Dr. Haralamb (Dumitru), medic șef la căile ferate ;

D. Ștefănescu (Eugeniu N.), inginer șef, director în ministerul lucrărilor publice.

Prin decretul regal No. 2.967 din 31 Maiu 1912, d. căpitan comandor Cezar Boerescu, subdirector la serviciul maritim român, a fost numit ofițer al ordinului «*Steaua României*».

Prin decretul regal No. 2.968 din 31 Maiu 1912, au fost numiți membrii ai ordinului «*Coroana Românic*» :

In gradul de Comandor.

D. Caracostea (Gheorghe), inginer șef, subșef de serviciu la C. F. R;

D. Cerchez (Nicolae Christodulo), subdirector de serviciu la căile ferate ;

D. Cosmovici (Alexandu). inginer inspector general, subdirector de serviciu la căile ferate ;

D. Hazu (Gheorghe), inspector școlar ;

D. Periețeanu (Alexandru). inginer șef clasa I, subdirector de serviciu la căile ferate ;

D. Rossettos (Ion), inginer șef, șef de divizie la căile ferate ;

D. Voiculescu (Vasile), inginer inspector general, director în ministerul lucrărilor publice.

In gradul de Ofițer.

D. Altenliu (Alexandu), inginer șef, subșef de divizie la căile ferate ;

D. Bălțeanu (Corneliu), inginer, inspector principal clasa I la căile ferate ;

D. Botez (Teodor), inginer, inspector la căile ferate ;

D. Carp (Gheorghe), subdirector la serviciul de navigație fluvială ;

D. Ceaicovschi (Eugeniu), inginer șef în serviciul de studii și construcții ;

D. Cratero (Maximilian), inspector principal la căile ferate ;

D. Demetriade (Paul), administrator a docurilor Brăila ;

D. Ghica (Ioan D.), șef de biouou tehnic la serviciul maritim român ;

D. Ioviță (Dumitru), inspector clasa I la căile ferate ;

D. Căpitan comandor Mărgineanu (George), comandant de vapor în serviciul maritim român ;

D. Căpitan Negulescu (Aureliu), comandant de vapor în serviciul maritim român ;

D. Vasilescu (Gheorghe), inginer șef, șef de atelier principal la căile ferate.

In gradul de cavalier.

D. Benzi (Pio), șef de secție la căile ferate ;

D. Budu (I.), inginer la primăria Capitalei ;

D. Busuioc (Constantin), inginer, inspector de atelier la căile ferate ;

D. Chiru (V.), inginer la primăria Capitalei ;

D. Davidescu (Ion), șef de secție la căile ferate :

D. Dimopol (C.), inginer la primăria Capitalei ;

D. Filiti (Anton), șef de secție la căile ferate ;

D. Florinescu (Paul), inginer, subadministrator a docurilor

Brăila ;

D. Fundățeanu (Constantin), șef de secție la căile ferate ;

D. Georgescu (Nicolae), inginer, șef de secție la serviciul hidraulic ;

D. Gheorghiu (Cleante C.), subadministrator a docurilor din

Galați ;

D. Greceanu (Scarlat), inginer, subinspector de tracțiune la căile ferate ;

D. Ignat (Gheorghe St.), inginer, subșef de secție la căile ferate ;

D. Jipa (Nicolae), șef de secție la căile ferate ;

D. Leonida (D.), inginer la primăria Capitalei ;

D. Marinescu (Alex.), subșef de serviciu clasa I la căile ferate ;

D. Mateescu (Marin R.), subșef de secție la căile ferate ;

D. Mereuță (Cesar), șef de birou principal clasa I la căile ferate ;

D. Mihalache (Ion D.), inginer în serviciul de studii și construcții ;

D. Năsturaș (Dumitru), inginer în serviciul de studii și construcții ;

D. Negulici (Ion), inginer, șef de secție la căile ferate ;

D. Nicolau (Gheorghe), inginer, șef de secție la căile ferate ;

D. Nuni (Evanghelie), inginer provizoriu la căile ferate ;

D. Philiphide (Mihail), inspector la serviciul navigațiunii fluviale ;

D. Petrescu (Sterian), inginer atașat la căile ferate ;

D. Pișca (Mihail), șef de secție la căile ferate ;

D. Pomponiu (Eliseu), șef de secție la căile ferate ;

D. Pop (Octavian), inspector la căile ferate ,

D. Roșianu (Ion), șef de divizie la căile ferate ;

D. Sasu (Constantin), inspector clasa I la căile ferate ;

D. Slăniceanu (N.), inginer la primăria Capitalei ;

D. Ștefanopol (Constantin), inginer atașat la căile ferate ;

D. Sterian (Ion), profesor la școala de meserii din București ;
D. Știrbei (Nicolae), șef de secție la căile fercte ;
D. Teodorescu (Nicolae P.), șef de secție la căile ferate ;
D. Teodoru (Dumitru), inginer, șef de atelier la căile ferate ;
D. Vernescu (Teodor G.), inginer, subinspector de tracțiune la
căile ferate.

Prin decretul regal No. 2.971 din 31 Maiu 1912, d. Vidrașc
(I. G.), inginer diriginte al administrației pescăriilor statului la Ga-
lați a fost numit ofițer al ordinului «*Coroana României*»

Prin decretul regal No. 3.070 din 11 Iunie 1912, d. Tacu
Dumitru, prefect al județului Roman, a fost numit Ofițer al ordi-
nului «*Steaua României*».

Prin decretul regal No. 3.071 din 11 Iunie 1912, au fost nu-
mlți ofițeri ai ordinului «*Coroanaa României*».

D. Quintescu (Corneliu), inginer, fost inspector industrial ;
D. Toussaint (Albert), inginer șef al județului Tecuci.

Prin decretul regal No. 3.073 din 11 Iunie 1912, d. Nițescu
(Ricard), inginer din Iași a fost numit cavaler al ordinului «*Coroana
României*».

LEGI ȘI REGULAMENTE

Prin decretul regal No. 3.090 din 12 Iunie 1912, se declară de utilitate publică cu urgență, prelungirea linii ferate Ploești-Văleni până la Mîneciu-Ungureni.

B U D G E T E

Prin decretul regal No. 2.990 din 2 Iunie 1912, se aprobă bugetul ordinar ale drumurilor județului Dolj, pe exercițiul 1912 --1913, astfel cum au fost votate de consiliul general și cu următoarele modificări :

La cheltuielile bugetului ordinar.

Lei 52.800 se adaugă la cap. II, § 1, art. 5, întocmindu-se statul personalului astfel cum se prevede în statul A anexat la buget ;

Lei 10.000 idem la cap. III, art. 14, «pentru întreținerea, repararea și construcția podurilor, podetelor, etc., la drumurile județene»;

Lei 40.00 idem, idem, art. 15. idem la drumurile vecinale și comunale și pentru întreținerea podurilor cu taxe ;

Lei 1.440 întresga alocație dela acelaș cap. art. 19, «diurna unui inginer silvic, etc.», se suprimă modificîndu-se și numărul de ordine al articolelor următoare ;

Lei 1.000 se adaugă la acelaș capitol, art. 24 devenit 23, «complectarea reparațiunii la magazia garajului, etc.» ;

Lei 200.000 întreaga alocație dela cap. V. art. 28 se suprimă modificîndu-se și numărul de ordine al capitolului și articolului ce urmează ;

Lei 97.640 se adaugă la cap. VI, devenit V, art. 29 devenit 87, «fond pentru deschiderea de credite suplimentare și extraordinare».

La cheltuelile bugetului extraordinare.

Lei 3.139, bani 83, întreaga alocație dela capitolul II, art. 3. «fond pentru deschiderea de credite suplimentare și extraordinare», se ia și se adaugă la cap. I, art. 1, «pentru construcțiuni și reconstrucțiuni de poduri, podețe, etc., suprimându-se astfel sus citatul capitol și articol.

Cu aceste modificări bugetele vor cuprinde :

Bugetul ordinar.

Atit la venituri cit și la cheltueli, lei 1.121.414, bani 47.

Bugetul extraordinar.

Atit la venituri, cit și la cheltueli, lei 100.139, bani 83.

CAROL I,

Prin grația lui Dumnezeu și voința națională, Rege al României,

La toți de față și viitori, sănătate : .

Asupra raportului ministrului Nostru secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice sub No. 19.453.

Avînd în vedere jurnalul consiliului miniștrilor cu No. 1.630, încheiat în ședința dela 6 lunie 1912 și dispozițiunile art. 55—58 din legea contabilității publice.

Am decretat și decretăm :

Art. I. Jurnalul consiliului miniștrilor cu No. 1.630 menționat mai sus. se aprobă de Noi.

Art. II. Se deschide pe seama ministerului lucrărilor publice un credit suplimentar de lei 5.000 la cap. II, art. 6 al bugetului pe exercițiului curent 1912—1913.

Art. III. Acest credit se va trece prin conturile exercițiului curent 1912—1913 și se va acoperi din fondul prevăzut în bugetul general al Statului pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare.

Art. IV. Miniștrii Noștri secretari de Stat la departamentele lucrărilor publice și de finanțe sunt însărcinați cu aducerea la îndeplinire a dispozițiilor acestui decret.

Dat în Castelul Peleş, la 16 Iunie 1912.

No. 3.181.

CAROL.

Ministrul lucrărilor publice,
E. A. Pangrati

Ministrul de finanțe,
Th. Rosetti



SITUAȚIUNEA VENITURILOR PROVIZORII PENTRU TOATE LINIILE C. F. R.
pe luna Maiu 1912|913 comparativ cu veniturile corespunzătoare ale anilor 1911|912 și 1910|911

ANUL	LUNA	LUNGIMEA liniilor în kilometri	Veniturile din traficul de			TOTALUL venitu rilor LEI	TABELA VENITURILOR LUNARE			
			Calători	Bagaje	Mărfuri		LUNA	1910 911	1911 912	1912 913
			LEI	LEI	LEI			LEI	LEI	LEI
1910 911	Maiu	3397	3.121.345	63.456	3.818.101	7.002.902	Aprilie	6.445.644	6.351.220	8.649.397
1911 912		3477	3.284.388	67.978	5.632.391	8.984.757	Mai	7.002.902	8.984.757	8.669.440
1912 913		3515	3.361.371	87.812	5.220.257	8.669.440	Iunie			
1910 911	Luna Maiu din anul 1912 913 pre- zintă o diferență de:		+ 24.356	+ 14.500	+ 1402156	+ 1.666.538	Iulie			
1911 912			+ 10.834	+ 10.452	+ 412.134	+ 315.317	August			
RECAPITULAȚIUNEA veniturilor comparative totale cu începere dela 1 Aprilie până la finele lunei Maiu							Septembrie			
							Octombrie			
							Noembrie			
							Decembrie			
							Ianuarie			
1910 911	Dela 1 Aprilie până la 31 Maiu		5.443.594	129.865	7.875.087	13.448.546	Februarie			
1911 912			6.284.258	138.435	8.913.284	15.335.977	Martie			
1912 913			6.802.985	168.721	10.347.131	17.318.837				
1910 911	Veniturile dela 1 Aprilie până la 31 Maiu 1912 913 prezintă o diferență de:		+ 1359391	+ 38.856	+ 2472044	+ 3.870.291				
1911 912			+ 518.727	+ 30.286	+ 1433847	+ 1.982.860				

NOTA. Transporturile de regie nu se socotesc.

Cu rezerva unei îndreptări ulterioare.

BULETINUL SOCIETĂȚII POLITECNICE

PARTEA ADMINISTRATIVĂ

PERSONAL

In corpul tehnic

Prin decretul regal No. 3 358 din 30 Iunie 1912, sunt înaintați la gradul de inginer-șef clasa II, pe ziua de 1 Iulie 1912. următorii ingineri-ordinari clasa I, din cadrul ordinar al corpului tehnic al căror nume urmează :

D. Cassetti Iosif I., inspector clasa I, la căile ferate, avînd gradul de inginer-ordinar clasa I, de la 1907, Mai 10 ;

D. Cantuniari Nicolae G , inspector clasa I, la căile ferate, avînd gradul de inginer-ordinar clasa I dela 1907, Maiu 10 ;

D. Vernescu Teodor G., inspector clasa I, la căile ferate, avînd gradul de inginer ordinar clasa I, dela 1907, Octomvrie 1.

Prin decretul regal No. 3.359 din 30 Iunie 1912, sunt înaintați în grad, pe ziua de 1 Iulie 1912, următorii d-ni ingineri, atît din cadrul ordinar cît și din cadrul detașat al corpului tehnic, al căror nume urmează :

LA GRADUL DE INGINER-ORDINAR CLASA I

(Urmare la decretul No. 2.821, din 12 Maiu 1913).

Al șaselea rînd la vechime

D. Vătămănuș Alexandru E., subșef de secție clasa I. la căile ferate ; avînd gradul de inginer-ordinar clasa II, dela 1905, Maiu 10.

Al șaptelea rînd la alegere

a) D. Comănescu Corneliu I., șef de biurou tehnic clasa II

la căile ferate, avînd gradul de inginer ordinar clasa II, dela 1908, Maiu 10 ;

b) D. Mihalopol Constantin, şef de secţie la construcţia portului Constanţa, avînd gradul de inginer-ordinar clasa II, dela 1909, Octomvrie 16 ;

Al şaptelea rînd la vechime

D. Barberis Iosif, şef de secţie clasa II la căile ferate, avînd gradul de inginer-ordinar clasa II, dela 1905, Maiu 10 ;

Al optulea rînd la alegere

a) D. Eraclide Leon L., şeful serviciului tehnic a comunei Botoşani, avînd gradul de inginer-ordinar clasa II, dela 1909, Ianuarie 1 ;

b) D. Dumitrescu Constantin, din serviciul ministerului agriculturii şi domeniilor, avînd gradul de inginer-ordinar clasa II, dela 1906, Maiu 10.

Al optulea rînd la vechime

D. Hurmuzescu Mihail, inspector clasa II la căile ferate, avînd gradul de inginer ordinar clasa II, dela 1905, Maiu 10.

Al noulea rînd la alegere

a) D. Ştefănescu Vasile, şeful serviciului tehnic al comunei Craiova, avînd gradul de inginer-ordinar clasa II, dela 1887, Mai 30 ;

l) D. Filitti Anton D. şef de secţie clasa II la căile ferate, avînd gradul de inginer-ordinar clasa II, dela 1907, Maiu 10.

LA GRADUL DE INGINER-ORDINAR CLASA II

(Urmare la acelaş decret).

Al zecelea rînd la alegere

b) D. Popescu Ilie D., sub-şef de secţie clasa III, la căile ferate, avînd gradul de inginer ordinar clasa III dela 1909, Ianuarie 19 ;

Al zecelea rînd la vechime

D. Iorgovici Dumitru D., din serviciul ministerului industriei şi comerţului, avînd gradul de inginer-ordinar clasa III, dela 1908 Aprilie 1 ;

Al unsprezecelea rînd la alegere

n) D. Constantinescu Grigore, inginer-asistent la căile ferate, avînd gradul de inginer-ordinar clasa III, dela 1909, Decembrie 1.

Prin decretul regal No. 3.360 din 30 Iunie 1912, sunt înaintați la gradul de conducători principali clasa II. pe ziua de 1 Iulie 1912, următorii d-ni conducători din cadrul ordinar al corpului tehnic și anume:

D. Savu Ioan, din serviciul de poduri și șosele al județului Bacău, avînd gradul de conductor clasa I dela 1905, Maiu 10;

D. Christescu Ioan G., din serviciul de poduri și șosele al județului Neamțu, avînd gradul de conductor clasa I dela 1904, Aprilie 1:

D. Ionescu Andrei A., din serviciul hidraulic, avînd gradul de conductor clasa I dela 1904, Aprilie 1:

D. Chirițescu Alexandru, din serviciul de studii și construcțiuni, avînd gradul de conductor clasa I dela 1907, Maiu 10;

D. Sion Leon, din serviciul de poduri și șosele al județului Argeș, avînd gradul de conductor clasa I dela 1898, Aprilie 1.

Prin decretul regal No. 3.367 din 30 Iunie 1912, D. Hazu George, actual inspector al școalelor de meserii din ministerul cultelor și instrucțiunii, și avînd gradul de inginer-șef clasa I dela 1907, Maiu 10, se înaintează în corpul tehnic (cadrul detașat), pe ziua de 1 Iulie 1912, la gradul de inspector-general clasa II.

Prin decretul regal No. 3.469 din 16 Iulie 1912, d. inginer stagiar Dobrogeanu Alexandru, aflat în cadrul detașat al corpului tehnic, este trecut, în cadrul de disponibilitate al aceluiaș corp, pe ziua de 1 Februarie 1912, cînd a demisionat din serviciul ministerului instrucțiunii și cultelor.

Prin decretul regal No. 3.473 din 16 Iulie 1912, d. Georgescu George C., absolvent cu diplomă al academiei de mine din Freiberg, și d. Stoica Dumitru, absolvent cu certificat al școalei de mine din Loeben, sunt admiși, în corpul tehnic (cadrul detașat), cu gradul de inginer stagiar, conform art. 5,7 și 46 din legea de organizare a zisului corp, cel dintîiu pe ziua de 14 Aprilie 1912, și cel de

al doilea pe ziua de 1 Maiu 1912, cînd au fost numiți în serviciul ministerului industriei și comerțului.

Prin decretul regal No. 3.475 din 16 Iulie 1912, d-nii ingineri ordinari clasa III Lupescu Mihail și Pavelescu Decebal, aflați în cadrul detașat al corpului tehnic sunt trecuți, în cadrul de disponibilitate al aceluiaș corp, cel dintîi pe ziua de 1 Martie 1912, și cel de al doilea pe ziua de 1 Maiu 1912, cînd au demisionat din serviciul ministerului industriei și comerțului.

In administrația centrală a Ministerului și consiliul tehnic superior

Prin decizia ministerială No. 23.072 din 11 Iulie 1912, în lipsa d-lui inginer inspector general Davidescu Alexandru, secretar general al ministerului, aflat în concediu de 30 zile, cu începere dela 15 Iulie 1912, d. inginer inspector general Zanne Iuliu, este autorizat să încuviințeze cheltueli în numele Ministrului, să rezolve toate chestiunile, să semneze toată corespondența, precum și ordonanțele de plată și de delegație pentru toate serviciile publice pendinte de acest minister, în limita creditelor ce sunt deschise prin buget. și osebite legi, conform dispozițiunilor legi contabilității publice și a regulamentelor de administrațiune, să semneze permisie de liberă călătorie pe căile ferate, precum și deciziunile pentru numirea picherilor.

In serviciul de Poduri și Șosele

Prin decretul regal No. 3.514 din 23 Iulie 1912, d. Panteli Ioan, absolvent cu diplomă al școalei naționale de poduri și șosele, este numit pe ziua de 1 Iulie 1912, în serviciul de poduri și șosele și totodată este admis, pe aceiași zi în corpul tehnic (cadrul ordinar), cu gradul de inginer-ordinar clasa III, conform art. 5 și 6 din legea pentru organizarea sus zisului corp.

Prin deciziunea ministerială No. 23.816 din 16 Iulie 1912, d. inginer ordinar clasa II Cucu-Starostescu Emanoil, actual subșef al serviciului de poduri și șosele din județul Bacău, se numește pe

ziua de 16 Iulie 1912, în postul de șef al aceluiaș serviciu, în locul d-lui inginer ordinar clasa II, Ianoli Constantin, care se găsește suspendat din funcțiune, iar după expirarea suspendării urmează a fi trecut într'un alt serviciu, conform deciziei No. 15.996 din 19 Maiu 1912.

Prin deciziunea ministerială No. 24.534 din 23 Iulie 1912, d. inginer-ordinar clasa III Panteli Ioan este atașat pe ziua de 1 Iulie 1912, în postul de subșef al serviciului de poduri și șosele din județul Râmnicu-Sărat.

În serviciul direcțiunii generale de studii și construcții

Prin decretul regal No. 3.524 din 24 Iulie 1912, d. Stoica Dumitru, absolvent cu diplomă al școalei naționale de poduri și șosele, este numit, pe ziua de 1 Iulie 1912, în serviciul direcțiunii generale de studii și construcții și totodată este admis, pe aceeași zi, în corpul tehnic (cadrul ordinar), cu gradul de inginer-ordinar clasa III, conform art. 5 și 6 din legea pentru organizarea sus zisului corp.

În serviciul Direcțiunii generale a porturilor și căilor de comunicație pe apă.

Prin decretul regal No. 3.279 din 27 Iunie 1912, s'a primit demisia d-lui Iordache Gh. Niculăiță, pe ziua de 6/19 Iunie 1912, din postul de arhitect ce ocupă la serviciul hidraulic, pendinte de direcțiunea generală a porturilor și a căilor de comunicație pe apă.

Prin decretul regal No. 3.465 din 16 Iulie 1912, d-nii Prager Emil și Ioanovici Aurel, absolvenți cu diplomă ai școalei naționale de poduri și șosele, sunt numiți pe ziua de 1/14 Iulie 1912, în posturile de ingineri-asistenți la serviciul central al direcțiunii generale a porturilor și căilor de comunicație pe apă, retribuiți fiecare cu câte 400 lei lunar și 150 lei diurnă pe lună din creditul de 3.000.000 lei, pentru continuarea lucrărilor portului Constanța, și tot odată sunt admiși, pe aceeași zi, în corpul tehnic (cadrul ordinar), cu gradul de

inginer ordinar clasa III, conform art. 5 și 6 din legea pentru organizarea sus zisului corp.

Prin decretul regal No. 3.466 din 16 Iulie 1912, d. Beleş Ioan A., absolvent cu diplomă al școalei naționale de poduri și șosele, este numit, pe ziua de 1/14 Iulie 1912, în postul vacant de asistent la biroul tehnic al direcțiunii serviciului hidraulic, pendinte de direcțiunea generală a porturilor și a căilor de comunicațiune pe apă și tot odată este admis pe aceeași zi, în corpul tehnic (cadrul ordinar), cu gradul de inginer ordinar clasa III, conform art. 5 și 6 din legea pentru organizarea sus zisului corp.

In administrația căilor ferate

Prin decretul regal No. 3.281 din 27 Iunie 1912, d. inginer stagiar Măinescu Gheorghe, actual inginer asistent, și d. Roman Jean, actual inginer asistent provizoriu la serviciul lucrărilor noi din administrațiunea căilor ferate, sunt înaintați, pe ziua de 1/14 Iunie 1912, în posturile de subșefi de secție clasa IV la același serviciu.

Prin decretul regal No. 3.364 din 30 Iunie 1912, d. inginer-ordinar clasa III Teodorescu Vasile N., actualmente aflat în cadrul detașat al corpului tehnic, este numit pe ziua de 1/14 Iulie 1912, în postul de subșef de secție la serviciul lucrărilor noi din administrațiunea căilor ferate și totodată este trecut, pe aceeași zi, în cadrul ordinar al sus zisului corp.

Prin decretul regal No. 3.467 din 16 Iulie 1912, sunt înaintați pe ziua de 1 Iulie st. n. 1912, următorii domni ingineri din serviciul administrațiunii căilor ferate, și anume:

D. inginer-șef clasa I Văleanu Gheorghe, actual inspector principal clasa II, în postul de inspector principal clasa I,

D. inginer-ordinar clasa II Cănciulescu Gheorghe, actual subșef de secție clasa III, în postul de subșef de secție clasa II;

D. inginer-ordinar clasa III Anghelescu Gheorghe N., actual subșef clasa VI, în postul de subșef de secție clasa IV.

Prin decretul regal cu No. 3.525 din 24 Iulie 1912, d. Haret Enache I., absolvent cu diplomă al școalei naționale de poduri și

șosele, este numit pe ziua de 1/14 Iulie 1912, în serviciul lucrărilor noi din administrațiunea căilor ferate, și tot odată este admis, pe aceeași zi, în corpul tehnic (cadrul ordinar), cu gradul de inginer ordinar clasa III, conform art. 5 și 6 din legea pentru organizarea sus zisului corp.

Prin deciziunea ministerială No. 23.073 din 11 Iunie 1912, d. inginer ordinar clasa II Potîrcă Opran, subșef de secțiune clasa I în serviciul administrațiunii căilor ferate, se suspendă din funcțiune pe timp de 15 zile (pînă la pronunțarea comisiei), și cu salariul de 2/5 din salariul actual pe timpul suspendării și fără drept la alte adaose sau indemnizări.

Decorațiuni

Prin decretul regal No. 3.450 din 14 Iulie 1912, s'a conferit Ordinul *Steaua României*, în gradul de Ofițer, d-lui Dr. Murgoci Gheorghe, profesor la școala de poduri și șosele, geolog al Statului.

SITUAȚIUNEA VENITURILOR PROVIZORII PENTRU TOATE LINIILE C. F. R.
pe luna Iunie 1912|913 comparativ cu veniturile corespunzătoare ale anilor 1911|912 și 1910|911

ANUL	LUNA	LUNGIMEA liniilor în kilometri	Veniturile din traficul de			TOTALUL venitu rilor	TABELA VENITURILOR LUNARE			
			Călători	Bagaje	Mărfuri		LUNA	1910 911	1911 912	1912 913
			LEI	LEI	LEI			LEI	LEI	LEI
1910 911	Iunie	3397	2.473.189	76.071	3.778.704	6.327.964	Aprilie	6.445.644	6.351.220	8.649.397
1911 912		3477	2.952.454	79.043	4.872.997	7.904.494	Mai	7.002.902	8.984.757	8.669.440
1912 913		3515	3.450.836	103.161	5.357.095	8.911.092	Iunie	6.327.964	7.904.494	8.911.092
1910 911	Luna Iunie din anul 1912 913 pre- zintă o diferență de :		+ 977.647	+ 27.090	+ 1578391	+ 2.583.128	Iulie			
1911 912			+ 498.382	+ 24.118	+ 484.098	+ 1.006.598	August			
RECAPITULAȚIUNEA veniturilor comparative totale cu începere dela 1 Aprilie pînă la finele lunii Iunie							Septembrie			
							Octombrie			
							Noembrie			
							Decembrie			
							Ianuarie			
1910 911	Dela 1 Aprilie pînă la 30 Iunie		7.916.783	205.936	11.653.791	19.776.510	Decembrie			
1911 912			9.236.712	217.478	13.786.281	23.240.471	Ianuarie			
1912 913			10.253.821	271.882	15.704.226	26.229.929	Februarie			
1910 911	Veniturile dela 1 Aprilie pînă la 30 Iunie 1912 913 prezintă o diferență de :		+ 2337038	+ 65.946	+ 4050435	+ 6.453.419	Martie			
1911 912			+ 1017109	+ 54.404	+ 1917945	+ 2.989.458				

NOTA. Transporturile de regie nu se socotesc.

Cu rezerva unei îndreptări ulterioare.

PRIMARIA ORAȘULUI BRĂILA
Serviciul Secretariatului General și al Administrației Centrale

PUBLICAȚIE



Conform deciziei Consiliului acestei Comuni cu No. 14/I luată în ședința dela 14 Iunie 1912, se publică spre cunoștința celor interesați, că în ziua de 24 Septembrie 1912, la orele 10 și jumătate a. m., se va ține la oficiul acestei Primării, licitație publică prin oferte depuse în plicuri închise și sigilate, pentru darea în antrepriză a executării unei părți a lucrărilor de canalizare și a rețelei de conducte a acestui oraș, conform proiectelor și metreurilor respective.

Pentru a fi admiși la licitație, amatorii vor trebui să dovedească cu acte în regulă, că sunt antreprenori cari au executat lucrări de o importanță analoagă sau ingineri-constructori cu titluri recunoscute, cari au condus și supravegheat asemenea lucrări în serviciul unei administrațiuni publice, prezentînd și toate garanțiile materiale și morale pentru buna executare a lucrărilor.

Actele doveditoare despre aceasta trebuie depuse cu borderou, cel mai tîrziu pînă în ziua de 20 Septembrie orele 10 dimineața spre a putea fi examinate de Primărie, dresîndu-se un proces-verbal detaliat asupra tuturor actelor. După acea dată nu se va putea depune ulterlor vreun alt act complementar.

Primăria examinînd aceste acte, se va pronunța asupra admisibilității concurenților în ziua licitației la ora fixată, înainte de primirea ofertelor.

Valoarea totală a lucrărilor este de circa 4.000.000 lei (patru milioane lei).

Odată cu ofertele, persoanele admise la licitație, vor depune

și o cauțiune provizorie de 6% din valoarea lucrărei. Această cauțiune se va putea depune fie prin o recipisă a Casei de Depuneri, fie printr'o scrisoare de garanție din partea Băncii Naționale.

Cauțiunea definitivă va fi de 6% și se va depune în numerar sau în efecte recunoscute de Stat.

Termenul de executare este de maximum 3 (trei) ani după semnarea contractului, care se va încheia în interval de o lună după adjudecarea definitivă a lucrărilor.

În prima lună după semnarea contractului, antreprenorul va întocmi de comun acord cu Primăria un program de execuțiuni a diferitelor lucrări, în timpul de execuțiune contractat.

Planurile, caietul de sarcini și metreul în formularul de ofertă, se pot vedea de amatori la oficiul acestei Primării, cu începere dela 24 Iulie corect, în toate zilele de lucru dela orele 9 - 12 a. m.

Caetul de sarcini și metreul în formularul de ofertă se pot obține dela Primărie, tipărite în schimbul sumei de 20 lei.

Ofertele se vor prezenta pe formularul Primăriei, complectându-se și semnându-se metreul și formularul de ofertă cu seria de prețuri.

Plicul va purta mențiunea : «Ofertă pentru licația canalizării și lucrărilor anexe ale orașului Brăila din ziua de 24 Iulie 1912» sub semnătura reprezentantului firmei

Supra oferte nu se primesc.

Dacă în cursul lucrărilor, Primăria va căpăta fondurile necesare pentru complectarea canalizării pînă în limitele prevăzute în proiect, adică o valoare totală de circa 6.000.000 lei, Primăria își rezervă dreptul de a însărcina pe antreprenor și cu restul lucrărilor în baza acelorași prețuri unitare

Di-pozițiunile art. 72 -83 din legea comptabilităței publice a statului și cele de lucrări publice ale statului și municipale sunt aplicabile acestei antreprize.

Taxele de timbru și înregistrare privesc pe antreprenor.

Primar, N. TH. FARANGA.

p. Secretar General **I. I. Popescu.**

No. 6217

16 Iulie 1912

BULETINUL SOCIETĂȚII POLITECNICE

PARTEA ADMINISTRATIVĂ

PERSONAL

In corpul tehnic

Prin decretul regal No. 3.603 din 31 Iulie 1912, d. Mardan Dionisie D., absolvent cu diplomă al academiei de mine din Freiberg, și actualmente sub-inspector clasa IV în serviciul administrațiunii căilor ferate, este admis în corpul tehnic (cadrul ordinar), cu gradul de inginer ordinar clasa III, conform art. 5 și 7 din legea de organizare a zisului corp, pe ziua de 14/27 Ianuarie 1912, când a fost numit în serviciul sus zisei administrațiuni.

Prin decretul regal No. 3.606 din 31 Iulie 1912, d. Petrescu Dumitru, inginer mecanic dela universitatea din Scheffield, este admis în corpul tehnic (cadrul detașat) cu gradul de inginer-ordinar clasa III, conform art. 5, 7 și 46 din legea de organizare a zisului corp, pe ziua de 16 Aprilie 1912, când a fost numit în postul de șef al atelierelor de aplicație depe lângă școala superioară de arte și meserii din București.

Prin decretul regal No. 3.715 din 9 August 1912, se înaintază în grad, pe ziua de 16 August 1912, următorii d-ni ingineri, atit din cadrul ordinar cît și din cadrul detașat al căror nume urmează:

LA GRADUL DE INGINER-ORDINAR CLASA I
(urmare la decretul No. 3.359 din 30 Iunie 1912)

Al IX-lea rînd la vechime

D. Golescu Nicolae Al., inspector clasa II la căile ferate. avînd gradul de inginer-ordinar clasa II de la 1905, iulie 1.

Al X-lea rînd la alegere

a) D. Zerner (Kleiber) Rudolf, șef de secție clasa III la căile ferate, avînd gradul de inginer-ordinar clasa II dela 1908, Mai 10 ;

b) D. Florinescu Paul, subadministratorul docurilor Brăila, avînd gradul de inginer-ordinar clasa II dela 1907, Octombrie 1.

LA GRADUL DE INGINER-ORDINAR CLASA II

(urmare la acelaș decret)

Al XI-lea rînd la alegere

b) D. Uranian Măgărdici, în serviciul tehnic al comunei București, avînd gradul de inginer-ordinar clasa III dela 1909 Aprilie 1.

Al XI-lea rînd la vechime

D. Vartan David M. șef de secție la căile ferate, avînd gradul de inginer-ordinar clasa III dela 1908, Mai 10.

Prin decretul regal No. 3.716 din 9 August 1912, se înaintează la gradul de inginer șef, pe ziua de 16 August 1912, următorii d-ni ingineri din cadrul ordinar al corpului tehnic al căror nume urmează:

La gradul de inginer-șef clasa I

D. Guran Constantin, șef de secție la căile ferate, avînd gradul de inginer șef clasa II dela 1907, Mai 10.

La gradul de inginer-șef clasa II

D. Christodulo Ioan At., șeful serviciului de poduri și șosele din județul Muscel, avînd gradul de inginer-ordinar clasa I dela 1906, Mai 10 ;

D. Fundățeanu Constantin N., șef de secție clasa I la căile ferate, avînd gradul de inginer-ordinar clasa I dela 1904, Aprilie 1.

În administrația centrală a Ministerului și Consiliul tehnic superior.

Prin decretul regal No. 3693 din 8 August 1912, s'a acordat d-lui Er. A. Pangrati, ministrul secretar de Stat la departamentul Lucrărilor publice, un concediu cu începere dela 10 August pînă la 14 Septembrie a. c. inclusiv.

D. Ion N. Lahovari, ministrul secretar de Stat la departamentul agriculturii și domeniilor, este însărcinat cu interimul ministerului lucrărilor publice, pînă la întoarcerea la post a titularului.

Noi, ministrul secretar de Stat ad interim la departamentul lucrărilor publice,

Decidem:

Art. I. D. inginer inspector general Davidescu Alexandru, secretar general al ministerului, este autorizat, cu începere dela 10 August 1912, să încuviințeze cheltueli în numele nostru, să rezolve toate chestiunile, să semneze toată corespondența, precum și ordonanțele de plată și de delegații pentru toate serviciile publice pendinte de acest minister, în limitele creditelor ce sunt deschise prin buget și osebite legi, conform dispozițiunilor legii contabilității publice și a regulamentelor de administrațiune, să semneze permisele de liberă călătorie pe căile ferate, precum și deciziunile pentru numirea picherilor.

Art. II. D. director al personalului este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Data la 18 August 1912.

No. 27.631.

Ministru ad interim, **I. N. Lahovari.**

In serviciul Direcțiunei generale de poduri și șosele, studii și construcțiuni.

Prin decretul regal No. 3.706 din 9 August 1912, D. inginer-ordinar clasa II Ianoli Constantin, actualmente aflat în serviciul de poduri și șosele, se trece în serviciul direcțiunii generale de studii și construcțiuni, pe ziua de 16 August 1912, cînd expiră pedeapsa suspendării de trei luni, ce i s'a aplicat pe temeiul actului de judecată al comisiunii d-lor ingineri inspectori generali, Instituită conform art. 32 din legea pentru organizarea corpului tehnic.

Prin decretul regal No. 3.707 din 9 August 1912, D. inginer-ordinar clasa I Stamati Niculae V., actualmente aflat în serviciul de poduri și șosele, se pune în retragere din oficiu, pe ziua de 1 Octomvrie 1912, spre a-și regula drepturile la pensiuă, de oarece a atins limita de vîrstă prevăzută de art. 38 din legea pentru organizarea corpului tehnic.

Prin decretul regal No. 3 717 din 9 August 1912, D. inginer-șef clasa I Gaicu Mihail, actualmente aflat în cadrul de disponibilitate al corpului tehnic, se numește, pe ziua de 16 August 1912, în serviciul direcțiunii generale de studii și construcțiuni și totdeodată se recheamă, pe aceeaș zi, în cadrul de activitate (cadrul ordinar) al sus zisului corp.

Prin decizia ministerială No. 26.431 din 8 August 1912, sunt transferați în interes de serviciu, pe ziua de 16 August 1912, următorii d-ni ingineri în serviciul de poduri și șosele, și anume :

D. inginer-ordinar clasa II Lupescu Aureliu I., actual șef al serviciului de poduri și șosele din județul Vlașca, în aceeaș calitate, la județul Ialomița :

D. Inger-ordinar clasa II Anghelescu Ilie, actual șef al serviciului de poduri și șosele din județul Ialomița, în aceeaș calitate, la județul Teleorman ;

D. inginer-ordinar clasa II Rădulescu Amedeu, actual șef al serviciului de poduri și șosele din județul Teleorman, în aceeaș calitate, la județul Vlașca, în locul d-lui inginer Lupescu.

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Avînd în vedere art. 40 din legea drumurilor și articolele corespunzătoare din regulamentul de aplicare al aceleiași legi, în special art. 52, alin. II—V ;

Considerînd că serviciul de poduri și șosele se face mai lesne, mai economic și cu unitate de vederi, printr'o direcțiune unică, astfel cum prevede expres legea,

Decidem :

Art. I. Direcțiunea generală de studii și construcțiuni, care pînă acum face numai o parte din serviciul de poduri și șosele, se însărcinează, cu începere de astăzi, să facă integral serviciul de poduri și șosele. Ea va lua titlul de direcțiunea generală de poduri și șosele, studii și construcțiuni ;

Art. II. Serviciul de inspector de pe lîngă minister cu întregul personal, serviciul exterior al județelor cu întregul personal, precum și serviciul de întreținere al șoselei Cîmpina-Predeal cu personalul său, se atașează direcțiunii generale de poduri și șosele, studii și construcțiuni ;

Correspondența se va adresa direct către numita direcțiune.

Art. III. Orice dispozițiuni contrarii acestei deciziuni rămân anulate.

Art. IV. D. Secretar general este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Data la 9 August 1912.

No. 26.613.

Ministru, **E. A. Pangrati.**

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Avînd în vedere dispozițiunile din deciziunea noastră No. 26.613 din 9 August 1912,

Decidem :

Art. I. Direcțiunea generală de poduri și șosele, studii și construcțiuni, va fi condusă de d. inspector general Elie Radu, avînd ca ajutor, în ce privește lucrările de studii și construcțiuni, pe d. sub-director general A. Beleş, iar în ce privește lucrările de poduri și șosele, avînd ca sub-director general pe d. inspector general Iuliu Zanne ;

Art. II. D. secretar general al ministerului este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Data la 9 August 1912.

No. 26.614.

Ministru, **E. A. Pangrati.**

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Avînd în vedere raportul direcțiunii generale a serviciului de studii și construcțiuni sub No. 2459 din a. c.

Decidem :

Art. I. D. inginer Brăescu Matei, actualmente aflat în serviciul direcțiunii generale de studii și construcțiuni, cu diurnă zilnică de 12 lei pe zi, se va plăti, cu începere dela 1 August 1912, cu diurnă lunară de 500 lei, corespunzătoare gradului de inginer ordinar clasa II ce are în corpul tehnic, care se va plăti din creditul de 6.525.000 lei.

Art. II. D. director general al serviciului de studii și construcțiuni este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Data la 10 August 1912.

No. 26.727.

Ministru, **E. A. Pangrati.**

Noi, ministrul secretar de stat adinterim la departamentul lucrărilor publice,

Avind în vedere dispozițiunile art. 40 din legea drumurilor și art. 52 și următorii din regulamentul pentru aplicarea acestei legi,

Avind în vedere dispozițiunile din deciziunea ministerială No. 26.613 din 9 August 1912, privitoare la lucrările cu care este însărcinată direcțiunea generală de poduri și șosele, studii și construcțiuni, pînă la alte noi dispozițiuni,

Decidem :

Art. I. Direcțiunea generală de poduri și șosele studii și construcțiuni, este autorizată fie direct, fie prin d-nii ingineri-inspectori generali ce-i sunt atașați pentru inspecțiuni și însărcinări administrative, de a rezolva în numele nostru :

1) Aprobarea rezultatului licitațiunilor pentru lucrări și furnituri din bugetul Statului și al județelor, pînă la suma de 10.000 lei;

2) Aprobarea recepțiilor provizorii și definitive pentru lucrări și furnituri cari se execută din bugetul Statului sau al județelor, pînă la suma de 10.000 lei;

3) Aprobarea conturilor de lichidare definitivă și a actelor justificative pentru lucrările ce se execută din bugetul județelor pe cale de regie;

4) Verificarea recepțiilor provizorii și definitive pentru lucrări și furnituri din bugetul Statului și al județelor, pentru orice sumă;

5) Verificarea și aprobarea repartiției zilelor de prestație, cum și modificările acestei repartiții.

Art. II. D. secretar general este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Data la 17 August 1912.

Ministru ad interim, **I. N. Lahovari.**

No. 27.484.

In administrațiunea căilor ferate

Prin decretul regal No. 3.604 din 31 Iulie 1912, s'a aprobat înaintarea următorului personal din serviciul administrațiunii căilor ferate, pe ziua de 16 Iulie stil nou 1912, și anume :

D. Inginer-ordinar clasa II Baroni Iosef, actual inginer-atașat clasa III, în postul de inginer-atașat clasa II;

D. inginer-ordinar clasa II Gheorghiu Ioan V., actual inginer-atașat clasa IV, în postul de inginer-atașat clasa II ;

D. conductor principal clasa II Christache Alexandru, actual sub-șef de secție clasa V, în postul de sub-șef de secție clasa IV.

Prin decretul regal No. 3.698 din 9 August 1912, D. inginer-ordinar clasa II Potircă Opran. sub șef de secție clasa II în serviciul administrațiunii căilor ferate, se lasă în disponibilitate nelimitată, pe ziua de 1 August 1912, ca pedeapsă.

Prin decretul regal No. 3.702 din 9 August 1912, D. Vasiliu Gheorghe I., absolvent cu diplomă al școalei de mine din Loeben, se numește, pe ziua de 15 Iulie stil nou 1912, în postul de sub-șef de secție clasa VI în serviciul administrațiunii căilor ferate și totodată se admite, pe aceeași zi, în corpul tehnic (cadrul ordinar), cu gradul de inginer-stagiar, conform art. 5 și 7 din legea pentru organizarea sus-zisului corp.

Prin decretul regal No. 3.703 din 9 August 1912, D. inginer-stagiar Ștefănescu Ștefan, actual inginer-asistent la serviciul lucrărilor noi din administrațiunea căilor ferate, se înaintează, pe ziua de 1 (14) August 1912, în postul de sub-șef de secție clasa IV în aceeași administrațiune.

Prin decretul regal No. 3.705 din 9 August 1912, D. inginer-inspector general clasa II Stratilescu Grigore G. ; actual subdirector de serviciu clasa II în administrațiunea căilor ferate, se înaintează, pe ziua de 1 August stil nou 1912, în postul de subdirector de serviciu clasa I la aceeași administrațiune.

Prin decretul regal No. 3.710 din 9 August 1912. Se primește demisiunea d-lui inginer-ordinar clasa I Negulescu Constantin G., pe ziua de 15 Iulie 1912, din postul de șef de secție ce ocupa în serviciul lucrărilor noi din administrațiunea căilor ferate și totdeodată se trece în cadrul detașat al corpului tehnic, conform art. 46 din legea de organizare a acestui corp, pe ziua mai sus arătată, când a fost numit în serviciul direcțiunii generale a regiei monopolurilor Statului.

LEGI ȘI REGULAMENTE

CAROL I,

Prin grația lui Dumnezeu și voința națională, Rege al României,

La toți de față și viitori, sănătate :

Asupra raportului ministrului Nostru secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice sub No. 25.095 din 27 Iulie 1912,

Avînd în vedere avizul consiliului de advocați ai Statului sub No. 465 din 2 Iulie a. c., cum și jurnalul consiliului de miniștri No. 2.023 din 16 Iulie 1912,

În baza art. 20 din legea pentru administrarea domeniilor Statului,

Am decretat și decretăm :

Art. I. Se aprobă de Noi transacțiunea de mai jos, încheiată între acest minister și d-nii : M. Reinhorn și Mayer Gross, și pentru care ministerul se obligă a plăti numiților suma de lei 20.000 pentru stingerea tuturilor pretențiunilor ridicate de dînșii din faptul punerii și executării în regie a lucrărilor terasamentelor lotului II al C. F. Podul-Iloaei-Hîrlău, ce fuseseră dată în întreprindere d-lor : M. Reinhorn și Solomon Moscovici, azi decedat și reprezentat prin d. M. Gross, cesionar, prin contractul sub No. 20.155 din 26 August 1906, precum de asemenea a li se restitui și garanția de lei 14.800 efecte ce se depusese la contractarea zisei lucrări.

Art. II. Suma de 20.000 lei se va plăti din fondul de construcțiune al căiei ferate Podul-Iloaei-Hîrlău

Art. III. Ministrul Nostru secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestui decret.

Dat în Castelul Peleș, la 2 August 1912.

Ministrul lucrărilor publice, **E. A. Pangrati.**

CAROL.

No. 3.624.

ACT DE TRANSAȚIUNE

Între subscrisul Ermil Pangrati, ministrul lucrărilor publice deo-
parte și M. Reinhorn și Mayer Gross, acest din urmă cesionar al dreptu-
rilor moștenitorilor defunctului Solomon Moscovici de altă parte, s'a în-
cheiat următorul act de tranzațiune:

Subscrisul, Ermil Pangrati, în baza autorizațiunii consiliului de mi-
nistrii dată prin jurnalul său No. 2.023 din 16 Iulie a. c., în urma avizului
consiliului de avocați ai Statului sub No. 465 din 2 Iulie a. c., convin ca
ministerul lucrărilor publice să plătească d-lor M. Reinhorn și Mayer Gross
suma de 20.000 lei pentru stingerea tuturor pretențiunilor ridicate contra
ministerului de numiții, din faptul punerii și executării în regie a lucrărilor
de terasamente, ale lotului II a C. F. Podul Iloaiei-Hîrlău, între km. 29—41,
ce fuseseră date în antrepriza d-lor M. Reinhorn și Solomon Moscovici, azi
decedat și reprezentant prin cesionar Mayer Gross, prin contractul sub
No. 20.155 din 26 August 1906, precum și pentru toate diferențele de lucrări
pretinse a fi fost executate de antrepriză, în plus de cele constatate de
serviciu, pînă la punerea în regie și pentru sculele rămase pe șantier. De
asemenea ministerul va restitui numiților și garanția în sumă de lei 14.800
efecte cu cupoanele lor depuse de antrepriză la contractarea lucrării.

În schimbul plății sumei de 20.000 lei și a restituirii garanției de
14.800 lei efecte, subsemnații, M. Reinhorn și Mayer Gross, declarăm că
nu mai avem nici o pretențiune de nici un fel contra ministerului lucră-
rilor publice, derivînd din executarea lucrărilor lotului II de terasamente
al C. F. Podul Iloaiei-Hîrlău, considerînd astfel definitiv și deplin lichidate
toate drepturile cuvenite antreprizei în baza contractului sub No. 20.155
din 26 August 1906 și declarîndu-ne pe deplin mulțumiți.

Suma de 20.000 lei ni se va plăti pe din două, jumătate mie M.
Reinhorn și jumătate mie Mayer Gross, cesionarul drepturilor moștenito-
rilor defunctului Solomon Moscovici, de asemenea și garanția de 14.800
efecte ni se va restitui tot pe jumătate unuia și jumătate altuia.

Acest act se încheie sub rezerva sancționării ulterioare a M. S.
Regelui.

Făcut în București, azi Iulie 1912.

Ministerul lucrărilor publice, *E. A. Pangrati*.

M. Reinhorn, M. Gross.

Martor pentru identitate, *C. D. Anghel*, Alca Mitropoliei No. 7.

Tribunalul Ilfov, secția de notariat

Proces - verbal

No. 13.779.—1912, Iulie 27.

Înaintea noastră, C. Cătuncanu, magistrat-stagiatar al tribunalului
Ilfov, secția de vacanță, delegat prin procesul-verbal din 21 Iulie 1912,
asistat de d-l grefier-ajutor G. St. Petrescu s'a prezentat azi 27 Iulie 1912,
în pretoriul tribunalului, d-lor: Ermil Pangrati, ministrul lucrărilor pu-

blice personal cunoscut nouă, M. Reinhorn, proprietar, și Mayer Gross, proprietar, în calitate de cesionar al moștenitorilor defunctului Solomon Moscovici, a căror identitate am constatat-o prin martorul C. D. Anghel, avocat, domiciliat în alea Metropoliei No. 7, personal cunoscut de noi, care ne-a declarat că d-lor mai sus menționați sunt cei iscăliți în actul de față, cerind părțile, prin petiția de față, înregistrată la No. 13.882/912 autentificarea prezentului act, în dublu exemplar.

După ce am vizat ambele exemplare, am citit acest act din cuvînt în cuvînt, în auzul părților, declarîndu-ne că acest act este făcut cu consimțimîntul d-lor și că unul din cele două exemplare este semnat de d-sa și martor.

În urmă părțile și martorul au subscris în prezența noastră exemplarul ce se va păstra la dosar.

Noi,

Luînd act de declarațiunea părților autentificăm prezentul act, fiind scris pe o coală de 5 lei aplicat timbrul mobil de 5 lei, duplicatul pe o coală de 50 bani, conform legii timbrului.

Acest proces-verbal s'a semnat de noi și d. grelier-ajutor.

Magistrat-stagiatar, *Const. Cătuneanu*.

Grelrier-ajutor, *G. St. Petrescu*.

Prin decizia ministerială No. 22.192 din 4 Iulie 1912, se clasează ca șosea comunală sub denumirea de «șoseaua comunală Stavropoleos Gura-Ocniței» drumul ce pleacă din șoseaua comunală Moreni-Stavropoleos-Tuicani km 1+710 și merge pînă la hotarul județului Dîmbovița spre Gura Ocniței, de unde continuă cu șoseaua ce duce la această comună, legînd între ele regiunile petrolifere Moreni județul Prahova, cu Gura-Ocniței și Tîrgoviște, județul Dîmbovița.

Lungimea acestei șosele este de km 1+818,14.

Prin decizia ministerială No. 25 487 din 30 Iulie 1912, se clasează ca șosea comunală sub denumirea de șoseaua comunală Potelu Ștefan cel-Mare-Urzica, drumul ce pleacă din comuna Potelu dela klm. 22+385 al șoselei Dăbuleni Corabia, merge pe lîngă comuna Ștefan-cel-Mare trece prin comuna Urzica și se termină în șoseaua vecinală Vădăstrița-Urzica.

Lungimea acestei șosele este de 15+539.

B U D G E T E

Prin decretul regal No. 3.579 din 26 Iulie 1912, se aprobă a se face la partea cheltuelilor budgetului extra-ordinar al căei ferate Ploești-Vălenii-de-Munte pe exercițiul 1912 - 1913, următoarea modificare :

Lei 10.000 să se înscrie la partea cheltuelilor budgetului extra-ordinar sub un nou articol cu No. de ordine 4 și cu redacțiunea «Pentru alimentarea veniturilor budgetului extra-ordinar de zecimi pe exercițiul 1912 - 1913 (art. 3)».

Cu această modificare budgetul extra-ordinar al căei ferate Ploești-Vălenii-de-Munte va cuprinde :

Atît la venituri cit și la cheltueli, lei 101.306, bani 47.

Materiale

Prin decretul regal No. 3.381 din 3 Iulie 1912, se aprobă ofertele prezentate de «Société anonyme des usines, forges et fonderies», din Haine-St. Pierre (Belgia), pentru furnizarea a 12 vagoane gr. cu prețul de lei 62.057, bani 52 și de «Societatea anonimă pentru import și export», din București, pentru furnizarea a 5 vagoane knl. cu prețul total de lei 20.150. franco în gara Predeal, exclusiv vama și se autoriză prefectura județului Prahova ca să încheie cu numitele case contracte în marginile sumelor sus specificate.

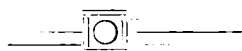
SITUAȚIUNEA VENITURILOR PROVIZORII PENTRU TOATE LINIILE C. F. R.
pe luna Iulie 1912/913 comparativ cu veniturile corespunzătoare ale anilor 1911/912 și 1910/911

ANUL	LUNA	LUNGIMEA liniilor în kilometri	Veniturile din traficul de			TOTALUL venitu rilor	TABELA VENITURILOR LUNARE			
			Calători	Bagaje	Mărfuri		LUNA	1910/911	1911/912	1912/913
			LEI	LEI	LEI			LEI	LEI	LEI
1910/911	Iulie	3439	3.159.552	137.056	4.934.926	8.231.534	Aprilie	6.445.644	6.351.220	8.649.397
1911/912		3491	3.577.202	146.391	5.461.251	9.184.844	Mai	7.002.902	8.984.757	8.669.440
1912/913		3522	3.969.672	155.134	5.671.978	9.796.184	Iunie	6.327.964	7.904.494	8.911.092
1910/911	Luna Iulie din anul 1912/913 pre- zintă o		+ 810.120	+ 18.078	+ 736.452	+ 1.564.650	Iulie	8.231.534	9.184.844	9.796.184
1911/912	diferență de:		+ 392.470	+ 8.743	+ 210.127	+ 611.340	August			
RECAPITULAȚIUNEA										
veniturilor comparative totale cu începere dela 1 Aprilie pînă la finele lunii Iulie										
1910/911	Dela 1 Aprilie pînă la 31 Iulie		11.076.335	342.992	16.588.717	28.008.044	Septembrie			
1911/912			12.813.914	363.869	19.247.532	32.425.315	Octombrie			
1912/913			14.223.493	427.016	21.375.604	36.026.113	Noembrie			
Decembrie										
Ianuarie										
Februarie										
Martie										
1910/911	Veniturile dela 1 Aprilie pînă la 31 Iulie 1912/913 prezintă o		+ 3147158	+ 84.024	+ 4786887	+ 8.018.069				
1911/912	diferență de:		+ 1409579	+ 63.147	+ 2128372	+ 3.600.798				

NOTA. Transporturile de regie nu se socotesc.

PRIMARIA ORAȘULUI BRĂILA
Serviciul Secretariatului General și al Administrației Centrale

PUBLICAȚIE



Conform deciziei Consiliului acestei Comuni cu No. 14/I luată în ședința dela 14 Iunie 1912, se publică spre cunoștința celor interesați, că în ziua de 24 Septembrie 1912, la orele 10 și jumătate a. m., se va ține la oficiul acestei Primării, licitație publică prin oferte depuse în plicuri închise și sigilate, pentru darea în antrepriză a executării unei părți a lucrărilor de canalizare și a rețelei de conducte a acestui oraș, conform proiectelor și metreurilor respective.

Pentru a fi admiși la licitație, amatorii vor trebui să dovedească cu acte în regulă, că sunt antreprenori cari au executat lucrări de o importanță analoagă sau ingineri-constructori cu titluri recunoscute, cari au condus și supravegheat asemenea lucrări în serviciul unei administrațiuni publice, prezentind și toate garanțiile materiale și morale pentru buna executare a lucrărilor.

Actele doveditoare despre aceasta trebuie depuse cu borderou, cel mai târziu pînă în ziua de 20 Septembrie orele 10 dimineața spre a putea fi examinate de Primărie, dresîndu-se un proces-verbal detaliat asupra tuturor actelor. După acea dată nu se va putea depune ulterior vreun alt act complementar.

Primăria examinând aceste acte, se va pronunța asupra admisibilității concurenților în ziua licitației la ora fixată, înainte de primirea ofertelor.

Valoarea totală a lucrărilor este de circa 4.000.000 lei (patru milioane lei).

Odată cu ofertele, persoanele admise la licitație, vor depune

și o cautiune provizorie de 6‰ din valoarea lucrării. Această cautiune se va putea depune fie prin o recipisă a Casei de Depuneri, fie printr-o scrisoare de garanție din partea Băncii Naționale.

Cautiunea definitivă va fi de 6‰ și se va depune în numerar sau în efecte recunoscute de Stat.

Termenul de executare este de maximum 3 (trei) ani după semnarea contractului, care se va încheia în interval de o lună după adjudecarea definitivă a lucrărilor.

În prima lună după semnarea contractului, antreprenorul va întocmi de comun acord cu Primăria un program de execuțiuni a diferitelor lucrări, în timpul de execuțiune contractat.

Planurile, caietul de sarcini și metreul în formularul de ofertă, se pot vedea de amatori la oficiul acestei Primării, cu începere dela 24 Iulie corect, în toate zilele de lucru dela orele 9 – 12 a. m.

Caietul de sarcini și metreul în formularul de ofertă se pot obține dela Primărie, tipărite în schimbul sumei de 20 lei.

Ofertele se vor prezenta pe formularul Primăriei, completându-se și semnându-se metreul și formularul de ofertă cu seria de prețuri.

Plicul va purta mențiunea: «Ofertă pentru licitația canalizării și lucrărilor anexe ale orașului Brăila din ziua de 24 Iulie 1912» sub semnătura reprezentantului firmei.

Supra oferte nu se primesc.

Dacă în cursul lucrărilor, Primăria va căpăta fondurile necesare pentru complectarea canalizării pînă în limitele prevăzute în proiect, adică o valoare totală de circa 6.000.000 lei, Primăria își rezervă dreptul de a însărcina pe antreprenor și cu restul lucrărilor în baza aceluiași prețuri unitare.

Di-pozițiunile art. 72 – 83 din legea comptabilității publice a statului și cele de lucrări publice ale statului și municipale sunt aplicabile acestei antreprize.

Taxele de timbru și înregistrare privesc pe antreprenor.

Primar, N. TH. FARANGA.

p. Secretar General **I. I. Popescu.**

No. 6217

16 Iulie 1912

SOCIETATEA ANONIMA DE ELECTRICITATE DIN PITEȘTI

PUBLI CAȚI UNE



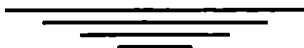
Se aduce la cunoștință amatorilor, că. în ziua de 23 Septembrie 1912, ora 10 a. m. se va ține la sediul Societății din Pitești (Banca „**Pitești**“) licitațiune pentru darea în întreprindere a construcțiunei uzinei electrice din orașul Pitești, a cărei valoare după deviz este de 86265.01 lei.

Fundațiunile uzinei, pînă deasupra nivelului solului urmează a fi executate chiar în toamna anului acesta, iar întreaga construcțiune, complet terminată, trebuie a fi gata cel mai tîrziu la 1 Iunie 1913.

Doritorii pot lua cunoștință de planuri, deviz și caete de sarcini, în toate zilele de lucru, în birourile S. A. E. P. (Banca „**Pitești**“ din strada Șerban Vodă din Pitești) între orele 9 — 12 a. m. și 2 — 4 p. m.

Concurenții vor trebui a depure la sediul Societății pînă în ziua și ora fixată, ofertele lor însoțite de o garanție, în numerar sau efecte, de 4% din valoarea devizului, și certificate de lucrări similare executate în bune condiții.

30 August 1912.



BULETINUL SOCIETĂȚII POLITECNICE

PARTEA ADMINISTRATIVĂ

PERSONAL ✓

In corpul tehnic

Prin decretul regal No. 3.972 din 13 Septembrie 1912, D. inginer-ordinar clasa I Ionescu Barbu, actualmente aflat în cadrul detașat al corpului tehnic, se trece în cadrul de disponibilitate al aceluiaș corp, pe ziua de 20 Iulie 1912, cînd a demisionat din serviciul tehnic al comunei Tirgu-Jiu.

Prin decretul regal No. 3.980 din 13 Septembrie 1912, D. inginer stagiar Popovici Alexandru D., actualmente aflat în cadrul detașat al corpului tehnic, se trece în cadrul de disponibilitate al aceluiaș corp, pe ziua de 1 August 1912, cînd a demisionat din serviciul tehnic al comunei București.

In administrația centrală a Ministerului și Consiliul tehnic superior.

Noi. ministrul secretar de Stat ad interim la departamentul lucrărilor publice,

Decidem :

Art. I. D. inginer inspector general Davidescu Alexandru, secretar general al ministerului, este autorizat, cu începere dela 14 Septembrie 1912, să încuviințeze cheltueli în numele nostru, să rezolve toate chestiunile, să semneze toată corespondența, precum și ordonanțele de plată și de delegații pentru toate serviciile publice, pendinte de acest minister, în limitele creditelor ce sunt deschise prin buget și osebite legi, conform dispozițiunilor legii contabilității pu-

blice și a regulamentelor de administrațiune, să semneze permisele de liberă călătorie pe căile ferate, precum și deciziunile pentru numirea picherilor.

Art. II. D. director al personalului este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Data la 18 Septembrie 1912.

No. 30.162.

Ministru ad interim, **D. S. Nenitescu.**

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Avînd în vedere dezvoltarea luată de căile ferate de interes privat, precum și necesitatea ca atît construcția cit și exploatarea lor să fie supravegheată în deaproape,

Decidem :

Direcțiunea I din administrațiunea centrală a ministerului, care are atribuțiunile în toate chestiunile referitoare la căile ferate de interes privat, va avea și de aci înainte și direcțiunea controlului, construcțiunii, și exploatării lor.

Acest control se va executa sub conducerea d-lui inspector general V. Voiculescu, directorul serviciului, de către personalul acelei direcțiuni. Pînă la înființarea de agenți exteriori speciali, serviciile tehnice din județe vor îndeplini toate însărcinările ce li se vor da de direcțiune pentru chestiunile referitoare la aceste căi ferate.

Data la 25 Septembrie 1912.

No. 30.963.

Ministru, **E. A. Pangrati.**

În serviciul Direcțiunei generale de poduri și șosele, studii și construcțiuni.

Prin decretul regal No. 3.981 din 13 Septembrie 1912, se primește demisiunea d-lui Păunescu Anghel, pe ziua de 1 Septembrie 1912, din postul de arhitect ce ocupă în serviciul de poduri și șosele din județul Gorj.

În serviciul Direcțiunei generale a porturilor și căilor de comunicație pe apă.

Prin decretul regal No. 3.973 din 13 Septembrie 1912, D. Paulescu Petre, medic îmbarcat pe vapoarele serviciului de navigațiune

maritimă, pendinte de direcțiunea generală a porturilor și căilor de comunicațiune pe apă, se licențiază din funcțiune, pe ziua de 1/14 Octombrie 1912, pentru că boala de care suferă nu-i mai permite a continua serviciul.

In administrațiunea căilor ferate

Prin decretul regal No. 3.833 din 31 August 1912, D. inginer ordinar clasa II Mateescu Marin R , actual subșef de secție clasa II în serviciul administrațiunii căilor ferate, se înaintează, pe ziua de 15 August stil nou 1912, în postul de subșef de secție clasa I în aceeaș administrațiune.

Prin decretul regal No. 3.904 din 5 Septembrie 1912, D. inginer-șef clasa II Lintescu Sava C., actual inspector principal clasa III, în serviciul administrațiunii căilor ferate, se înaintează, pe ziua de 16 Septembrie stil nou 1912, în postul de inspector principal clasa II în aceeaș administrațiune.

Prin decretul regal No. 3.966 din 13 Septembrie 1912, D. inginer ordinar clasa I Enacovici Titus, actual șef de secție în serviciul lucrărilor noi din administrațiunea căilor ferate, se înaintează, pe ziua de 1/14 Septembrie 1912, în postul de șef de divizie la acelaș serviciu.

Prin decretul regal No. 3.967 din 13 Septembrie 1912, D. inginer ordinar clasa II Buescu Ștefan M., actual subșef de secție clasa II la serviciul central de întreținere din administrațiunea căilor ferate, se înaintează, pe ziua de 1 Septembrie stil nou 1912, în postul de șef de secție clasa II la serviciul pentru conducta de petrol din aceeaș administrațiune.

Prin decretul regal No. 3.979 din 13 Septembrie 1912, D. inginer ordinar clasa III Schitenescu Constantin, actual subșef de secție clasa IV la serviciul exterior de întreținere din administrațiunea căilor ferate, se transferă, pe ziua de 1 Septembrie stil nou 1912, în aceeaș calitate la serviciul conductei de petrol din aceeaș administrațiune.

Prin decretul regal No. 4.064 din 22 Septembrie 1912, D. inginer ordinar clasa I Berlescu Alexandru C., actual șef de secție clasa II și d. inginer ordinar clasa II Dumitriu Gheorghe, actual subșef de secție clasa II în serviciul administrațiunii căilor ferate, sunt înaintați, pe ziua de 1 Octombrie stil nou 1912, cel dintîi în postul de șef de secție clasa I și cel de al doilea în postul de șef de secție clasa III, în aceeaș administrațiune.

Noi, ministrul secretar de Stat ad interim la departamentul lucrărilor publice;

Avînd în vedere raportul direcțiunii generale a căilor ferate sub No. 93.491 B. din a. c..

Decidem :

Art. I. D. David Demian, inginer cu diplomă dela școala politehnică din Viena, se numește, pe ziua de 1 August stil nou 1912, în postul de inginer atașat clasa VI în serviciul administrației căilor ferate.

Art. II. D. director general al căilor ferate este însărcinat cu aducea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Dată la 23 August 1912.

No. 28.092.

Ministru ad interim, **I. N. Lahovari.**

Noi, ministrul secretar da Stat ad interim la departamentul lucrărilor publice;

Avînd în vedere raportul direcțiunii generale a căilor ferate sub No. 96.692 B. din a. c.

Decidem :

Art. I. D. Pinchis Avram Iosef, actual subșef de secție clasa IV în serviciul administrațiunii căilor ferate, se înaintează, pe ziua de 15 August stil nou 1912, în postul de subșef de secție clasa III în aceeaș administrațiune.

Art. II. D. director general al căilor ferate este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Dată la 23 August 1912.

No. 28.093.

Ministru ad interim, **I. N. Lahovari.**

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Avînd în vedere raportul direcțiunii generale a căilor ferate sub No. 113.481 B. din 1912.

Decidem :

Art. I. D. Dr. Caratzali Aristide, actual medic însărcinat cu îngrijirea medicală a lucrătorilor întrebuințați de întreprinzătorii administrațiunii căilor ferate, se licențiază din serviciu pe ziua de 1/14 Octombrie 1912.

Art. II. D. director general al căilor ferate este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Data la 25 Septembrie 1912.

No. 30.967.

p. Ministru, **Al. Davidescu.**

LEGI ȘI REGULAMENTE

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Avînd în vedere încheerile No. 54 din ședința dela 2 Octombrie 1911 a consiliului comunei Vasilați-Popești, No. 33 din ședința dela 10 Noembrie 1911 a consiliului comunei Lămotești-Gălbinași și No. 976 din 4 Iulie 1912 a delegațiunii județene a județului Ilfov, precum și dispozițiunile cuprinse prin art. 10 din legea drumurilor și art. 13 din regulamentul ei de aplicare,

Decidem :

Clasăm ca șosea vicinală, sub denumirea de șoseaua vicinală Gara Gălbinași-Popești, drumul ce pune în legătură gara Gălbinași cu satul Popești.

Lungimea acestei șosele este de 1 km. și 313 m.

Data la 11 Septembrie 1912.

No. 29.658.

Ministru ad interim, I. N. Lahovari.

B U G E T E

Prin decretul regal No. 3.580, din 26 Iulie 1912, se aprobă a se face la partea cheltuelilor bugetului ordinar al drumurilor județului Muscel pe exercițiul 1912 1913, următoarele modificări :

Lei 1.224 se reduc dela cap. II, § 1, art. 6, «Retribuțiunea mecanicului și ajutoarelor automobilelor, a șefilor de cantonieri, cantonierilor, lucrătorilor permanenți, etc.», modificîndu-se statul D anexat la buget în modul următor :

1 șofer pe lunile Aprilie, Mai și Iunie a 8 lei pe zi diurnă, lei	720
1 șofer pe 9 luni, cu 240 lei diurnă lunară și indemnizație de chirie, lei	2.160
1 ajutor de șofer pe luna Aprilie și 15 zile din luna Maiu, lei	180

1 ajutor de șofer pe 12 luni, a 70 lei lunar diurnă, lei	840
6 șefi cantonieri clasa I, a 80 lei lunar leafă lei	5.760
3 șefi cantonieri clasa II, a 70 lei lunar leafă, lei	2.520
7 cantonieri clasa I, a 50 lei lunar diurnă, lei	4.200
11 cantonieri clasa II, a 45 lei lunar diurnă, lei	5.940
Lucrătorii în echipa pentru lucrările din comunele declarate în bani, în bloc, lei	12.840
1 magaziner la biroul serviciului tehnic, a 100 lei pe lună leafă, lei	1.200
Diurna contabilului județului pentru lucrările serviciului tehnic, a 20 lei lunar, lei	240
Total	36.600

Lei 1.224 se adaugă la cap. V, art. 24, «Fond pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare», a cărui alocație va deveni astfel de lei 3.350, bani 10.

Prin decretul regal No. 3.716 bis din 9 August 1912, se deschide, pe seama ministerului lucrărilor publice, un credit extraordinar de lei 70.400 (pe seama direcțiunii generale a căilor ferate) pentru prelungirea liniilor din stațiile Ovidiu și Dunăre.

Acest credit se va trece prin conturile exercițiului 1912—1913 și se va acoperi din fondul prevăzut în bugetul general al Statului pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare.

Prin decretul regal No. 3.887 din 4 Septembrie 1912, se deschide pe seama bugetului ministerului lucrărilor publice, pentru exercițiul 1912—1913, un credit extraordinar în sumă de 3.000 lei pentru repararea stricăciunilor cauzate de incediul din vara anului curent la atelierul mecanic al școalei de poduri și șosele.

Prin decretul regal No. 3.944 din 10 Septembrie 1912, se deschide la bugetul ministerului lucrărilor publice, pe exercițiul curent 1912—1913 (pe seama direcțiunii generale a C. F. R.), un credit extraordinar de lei 48.000 pentru furnizarea și instalarea unei plăci învîrtitoare în stația Videle de pe linia ferată Giurgiu-Blegești.

Acest credit se va trece prin conturile exercițiului 1912—1913 și se va acoperi din fondul de lei 5.099.721, bani 11, prevăzut în bugetul general al Statului pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare.

SITUAȚIUNEA VENITURILOR PROVIZORII PENTRU TOATE LINIILE C. F. R.
pe luna August 1912|913 comparativ cu veniturile corespunzătoare ale anilor 1911|912 și 1910|911

ANUL	LUNA	LUNGIMEA liniilor în kilometri	Veniturile din traficul de			TOTALUL venitu rilor	TABELA VENITURILOR LUNARE			
			Călători	Bagaje	Mărfuri		LUNA	1910 911	1911 912	1912 913
			LEI	LEI	LEI			LEI	LEI	LEI
1910 911	August	3439	3.104.166	120.684	6.789.299	10.014.149	Aprilie	6.445.644	6.351.220	8.649.397
1911 912		3477	3.701.327	131.435	6.776.195	10.608.957	Mai	7.002.902	8.984.757	8.669.440
1912 913		3549	4.142.072	161.249	6.658.180	10.961.501	Iunie	6.327.964	7.904.494	8.911.092
1910 911	Luna August din anul 1912 913 pre- zintă o diferență de :		+1037906	+ 40.565	- 131.119	+ 947.352	Iulie	8.231.534	9.184.844	9.796.184
1911 912			+ 440.745	+ 29.814	- 118.015	+ 352.352	August	10.014.149	10.608.957	10.961.501
RECAPITULAȚIUNEA veniturilor comparative totale cu începere dela 1 Aprilie pînă la finele lunii August							Septembrie			
							Octombrie			
							Noembrie			
							Decembrie			
1910 911	Dela 1 Aprilie pînă la 31 August		14.180.501	463.676	23.378.016	38.022.193	Ianuarie			
1911 912			16.515.241	495.304	26.023.727	43.034.272	Februarie			
1912 913			18.365.565	588.265	28.033.784	46.987.614	Martie			
1910 911	Veniturile dela 1 Aprilie pînă la 31 August 1912 913 prezintă o diferență de :		+4185064	+ 124.589	+ 4655768	+ 8.965.421				
1911 912			+1850324	+ 92.961	+2010057	+ 3.953.342				

NOTA. Transporturile de regie nu se socotesc.

Cu rezerva unei îndreptări ulterioare.

BULETINUL SOCIETĂȚII POLITECNICE

PARTEA ADMINISTRATIVĂ

PERSONAL



Prin decretul regal No. 391 din 14 Octombrie 1912, D. Alexandru Bădărău a fost numit ministru al lucrărilor publice.

In corpul tehnic

Prin decretul regal No. 4.296 din 9 Octombrie 1912, D. inginer ordinar clasa III Reisler Ioan actualmente aflat în cadrul de disponibilitate al corpului tehnic, se recheamă în cadrul ordinar al aceluiaș corp, pe ziua de 1 Octombrie 1912.

Prin decretul regal No. 4.341 din 13 Octombrie 1912, se recunoaște d-lor ingineri George Gr. Moisiu și Nicolae G. Alexandrescu încă o vechime de 2 ani, 8 luni și 15 zile pentru cel dintii și de 1 an, 7 luni și 29 zile pentru cel de al doilea, în gradul de inginer ordinar clasa II ce numiții d-ni ingineri posedă actualmente în cadrele corpului tehnic; iar d-lui Constantin M. Rușescu i se recunoaște o vechime de 3 ani și o lună în actualul grad de inginer ordinar clasa III. ¹⁾

1) Raportul No. 32.738 din 10 Octombrie 1912, al d-lui ministru al lucrărilor publice către M. S. Regele.

Sire,

D-nii ingineri George Gr. Moisiu și Nicolae G. Alexandrescu, absolvenți cu diplomă ai școalei naționale de poduri și șosele și d. Constantin M. Rușescu, absolvent cu certificat al aceleași școale, au fost numiți în serviciul administrațiunii căilor ferate, cel dintii în postul de mecanic clasa I, pe ziua de 16 Iulie stil nou 1901, cel de al doilea în postul de contro-

Prin decretul regal No. 4.364 din 13 Octombrie 1912, D. inginer șef clasa II Letourneur Charles, actualmente aflat în cadrul detașat al corpului tehnic, se trece după a sa cerere, pe ziua de 1 Octombrie 1912, în cadrul de disponibilitate al aceluiaș corp.

Prin decretul regal No. 4.542 din 29 Octombrie 1912, se recunoaște d-lui inginer Tiberiu Sfințescu, actual subinspector clasa II de mișcare în serviciul administrațiunii căilor ferate, încă o vechime de 8 luni în gradul de inginer ordinar clasa II ce posedă actualmente în cadrele corpului tehnic. 2)

lor clasa II, pe ziua de 1 August stil nou 1904 și cel de al treilea în postul de mecanic clasa I, pe ziua de 1 Martie stil nou 1901.

Aceste posturi nefiind retribuite cu salariul corespunzător aceluia cuvenit gradului de inginer ordinar clasa III și de inginer stagiar la care numiții aveau dreptul conform legii de organizare a corpului tehnic, nu au fost înscrși în cadrele acestui corp decît la 1904, Martie 19 și 1906, Martie 19, cînd au fost numiți. cel dintîi în postul de subșef de depozit, cel de al doilea în postul de inginer ordinar clasa III și cel de al treilea în postul de șef de depozit în sus zisa administrațiune.

Măsura luată în privința inginerilor de a nu fi înscrși în cadrele corpului tehnic, din cauză că salariul funcțiunii în care erau numiți nu corespundea cu acela al gradului, nu trebuia aplicată în aceste cazuri, de oarece funcțiunile în chestiune, la serviciul de mișcare și de tracțiune al căilor ferate, nu erau decît o pregătire a inginerului pentru funcțiunile de subinspector de mișcare și de tracțiune, astfel că timpul petrecut în acele funcțiuni inferioare, urmează a li se considera ca vechime în cadrele corpului tehnic, după cum s'a recunoscut și inginerilor trimiși la studii în străinătate.

În vederea acestor împrejurări și pentru a se repara nedreptatea făcută d-lor ingineri Moisiiu, Alexandrescu și Rușescu, care au rămas într'o stare de inferioritate ca grad, față de colegii lor din aceeași promoțiune, am onoarea a propune Maiestateii Voastre, ca timpul de 2 ani, 8 luni și 15 zile, pentru cel dintîi și de 1 an, 7 luni și 29 zile pentru cel de al doilea, să se conteze ca vechime în gradul actual de inginer ordinar clasa II pe care-l posedă d-nii ingineri Moisiiu și Alexandrescu; iar d-lui Rușescu să i se conteze ca vechime în actualul grad de inginer ordinar clasa III timpul de 3 ani și o lună.

Și rog plecat pe Maiestatea Voastră să binevoiască a aproba această propunere, semnînd alăturatul proiect de decret.

2) Raportul No. 34.546 din 25 Octombrie 1912 al d-lui ministru al lucrărilor publice către M. S. Regele.

Sire,

D. inginer Tiberiu Sfințescu, absolvent cu diplomă al școlii națio-

In administrația centrală a Ministerului și consiliul tehnic superior

Prin decretul regal No. 4.236 din 5 Octombrie 1912, se primește demisiunea d-lui Anastase Demetrescu, pe ziua de 1 Octombrie 1912, din postul de subdirector al contabilității din administrațiunea centrală a ministerului.

D. Teodor Tănăsescu, actual subdirector în direcțiunea de poduri și șosele, se trece în aceeaș calitate și pe aceeaș zi, la direcțiunea contabilității.

D. George I. Oprescu, actual șef de biurou clasa I, se înaintează, pe aceeaș zi, în postul de subdirector, cu salariul lunar de 500 lei, la direcțiunea de poduri și șosele.

Prin decretul regal No. 4.543 din 29 Octombrie 1912, D. Matei I. Caragiale, se numește pe ziua de 16 Octombrie 1912, în postul de șef de cabinet, în locul d-lui George Moisescu, demisionat.

nale de poduri și șosele, a fost numit, pe ziua de 1 August stil nou 1905, în postul de controlor clasa II în serviciul administrațiunii căilor ferate.

Acest post nefiind retribuit cu salariul corespunzător aceluia cuvenit gradului de inginer ordinar clasa III la care sus numitul avea dreptul conform legii de organizare a corpului tehnic, nu a fost înscris în cadrele acestui corp decât la 1 Aprilie stil nou 1906, când a fost numit în postul de inginer ordinar clasa III.

Măsura luată în privința inginerilor de a nu fi înscrși în cadrele corpului tehnic, din cauză că salariul funcțiunii în care erau numiți nu corespundea cu acel al gradului, nu trebuia aplicată în aceste cazuri, de oarece funcțiunile în chestiune, la serviciul de mișcare și de tracțiune al căilor ferate, nu erau decât o pregătire a inginerului pentru funcțiunile de subinspector de mișcare și de tracțiune, astfel că timpul petrecut în acele funcțiuni inferioare, urmează a li se considera ca vechime în cadrele corpului tehnic, după cum s'a recunoscut și inginerilor trimiși la studii în străinătate.

În vederea acestor împrejurări și pentru a se repara nedreptatea făcută d-lui inginer Sfințescu, care a rămas într-o stare de inferioritate ca grad, față de colegii săi din aceeaș promoțiune, subscrisul am onarea a propune Maiestății Voastre, ca timpul de 8 luni să se conteze ca vechime în gradul actual de inginer ordinar clasa II-a, pe care îl posedă d. inginer Tiberiu Sfințescu, și rog plecat pe Maiestatea Voastră să binevoiască a aproba această propunere semnînd alăturatul proiect de decret.

Prin decretul regal No. 4.575 din 31 Octombrie 1912, D. inginer inspector general clasa II George Panait se numește, pe ziua de 1 Noembrie 1912, în postul de secretar general al ministerului, în locul d-lui inginer-inspector-general clasa I, Alexandru Davidescu, care rămâne însărcinat cu studiul lucrărilor de irigațiuni.

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Avind în vedere înaltul decret regal cu No. 4.236, prin care d. Teodor Tănăsescu, subdirector, este trecut pe ziua 1 Octombrie 1912, la direcțiunea contabilității :

Decidem :

Art. I. D. Teodor Tănăsescu, care a fost transferat ca subdirector în serviciul contabilității din minister, va continua încă, pînă la alte dispozițiuni, să funcționeze în aceeaș calitate la direcțiunea I, pentru lichidarea lucrărilor în curs.

Art. II. D. director al personalului este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Data la 10 Octombrie 1912.

No. 32.823.

Ministru, **E. A. Pangrati.**

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Decidem :

Art. I. D. inginer-inspector-general Alexandru Davidescu, secretarul general al ministerului, este autorizat să încuviințeze cheltuieli în numele nostru, să rezolve toate chestiunile cuvenite, să semneze toată corespondența, precum și ordonanțele de plată și de delegație pentru toate serviciile publice pendinte de acest minister, în limita creditelor ce sunt deschise prin buget și osebite legi, conform dispozițiunilor legii contabilității publice și a regulamentelor de administrație, să semneze permisele de liberă călătorie pe căile ferate, precum și deciziunile pentru numirea picherilor.

Art. II. D. director al personalului este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Dată la 15 Octombrie 1912.

No. 33.388.

Ministru, **Al. Bădărău.**

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Dedidem :

D. N. Oprescu directorul contabilității acestui minister, este autorizat a semna în numele nostru ordonanțele de plată și de delegațiune pentru achitarea salariilor și diurnelor personalului, plata situațiunilor parțiale pentru lucrări contractate, precum și pentru lucrări ce se execută în regie în virtutea aprobării noastre, toate acestea în limitele creditelor acordate prin buget și legi speciale și în conformitate cu dispozițiunile legii contabilității.

Deosebit de acestea, d. N. Oprescu mai este autorizat a semna toată corespondența privitoare la ordonanțările de mai sus, a fixa cifra ajutoarelor de acordat cantonierilor și celuilalt personal al ministerului, în conformitate cu prevederile legii pensiunilor, va semna corespondența cu înalta Curte de conturi, ministerul de finanțe, administrațiunile financiare și cu toate serviciile dependente de acest minister, relative la justificări și anulări de credite, va lua act și va răspunde de primirea popririlor, notificări și citațiuni, va semna corespondența cu serviciile ministerului pentru lămurirea diferitelor chestiuni. va semna toată corespondența privitoare la împlinirea veniturilor și încheerea conturilor, va semna certificatele de serviciu, va semna corespondența cu direcțiunea C. F. R. și serviciile de navigațiune pentru liberarea și preschimbarea permiselor de călătorie și transporturi în grupuri, conform regulamentelor și dispozițiunilor speciale, va semna corespondența cu Casa de depuneri pentru preschimbări de efecte și liberări de cupoane la garanții.

D. secretar general al ministerului este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Dată la 15 Octombrie 1912.

No. 33.389.

Ministru, **Al. Bădărău.**

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Decidem :

Art. I. D. inginer șef Eugeniu N. Ștefănescu, directorul serviciului personalului din acest minister, este autorizat a semna în numele nostru și a comunica direct serviciilor tehnice județene, prefecturilor, precum și direcțiunii generale a Monitorul Oficial, deciziunile luate de noi sau de d. secretar general, relativ la numirile, transferările și concediile personalului dependente de acest minister.

Art. II. D. secretar general al ministerului este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Data la 16 Octombrie 1912.

No. 33.632.

Ministru, **Al. Bădărău.**

Noi, ministru secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Decidem :

Art. I. D. inspector general Vasile Voiculescu, director de serviciu și d. inginer șef Petre Dîmo, sub-director, sunt autorizați să semneze în numele nostru toată corespondența cu : prefecturile, avocații Statului, primăriile și serviciile de poduri și șosele din județe pentru chestiuni care au fost rezolvate de noi, sau pentru cereri de informațiuni, cu Casa de depuneri și cu direcțiunea Monitorului Oficial.

Art. II. D. secretar general al ministerului este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Data la 17 Octombrie 1912.

No. 33.779.

Ministru, **Al. Bădărău.**

In învățămînt.

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Avînd în vedere raportul direcțiunii școalei naționale de poduri și șosele sub No. 941 din 1912,

Decidem :

Art. I. D. Gall Ștefan, elev al școalei naționale de poduri și șosele, anul al III-lea, se șterge din controalele școalei ca fiind retras de bună voe din școală.

Art. II. D. director al școalei naționale de poduri și șosele este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Data la 1 Octombrie 1912.

No. 31.777.

p. Ministru, **Al. Davidescu.**

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Avînd în vedere raportul direcțiunii școalei naționale de poduri și șosele sub No. 958 din a. c ,

Avînd în vedere art. 25 din regulamentul sus zisei școale,
Decidem :

Art. I. Se acordă, d-lui inginer-inspector-general Mihail M. Rîmniceanu, profesor de drum de fer, construcțiune și exploatare la școala națională de poduri și șosele, un concediu de un an, cu începere dela 1 Octombrie 1912 și pînă la finele anului școlar.

Art. II. D. inginer-inspector-general Grigore G. Stratilescu, se numește profesor auxiliar, pentru cursul de drum de fer, construcțiune și exploatare, pe tot timpul concediului ce s'a acordat d-lui inspector general Rîmniceanu, profesor titular al acelei catedre.

Art. III. D. director al școalei naționale de poduri și șosele este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Data la 2 Octombrie 1912.

No. 31.856.

Ministru, **E. A. Pangrati.**

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Avînd în vedere rapoartele direcțiunii școalei naționale de poduri și șosele sub No. 939 și 940 din a. c.

Decidem :

Art. I D-nii : Mănescu Gheorghe C. și Moțoi Alexandru I., elevi ai școalei naționale de poduri și șosele, anul al III-lea, sunt considerați ca retrași din școală și șterși din controalele ei, conform dispozițiunilor art. 50, alin. III și art. 60 din regulamentul sus zisei școale.

Art. II. D. director al școalei naționale de poduri și șosele este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Data la 2 Octombrie 1912.

No. 31.858.

Ministru, **E. A. Pangrati.**

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Avînd în vedere raportul direcțiunii școalei naționale de poduri și șosele sub No. 996 din a. c., prin care ne supune la cunoștință rezultatul examenului ținut pentru admiterea elevilor în anul I al școalei.

Decidem :

Art. I. Sunt admiși ca elevi regulați în anul I al școalei naționale de poduri și șosele, următorii elevi și anume :

Mareș Teodor, Nicolae Mihail T., Teodorescu Constantin C., Vasiliu Eugeniu C., Saegiu Emil D., Portocală Mihail M., Ghervescu Vasile N., Mereuță Valeriu, Văleanu Iacob C., Nicolae Ștefan R., Cernătescu Aurel, Barbaiani Aristide, Pirvu Traian F., Gabrielescu Aureliu C., Gold Sp., Dumitru I., Vasilache Ioan D., Davidescu Constantin G., Teodoru Radu D., Tomescu Ioan S., Dănulescu Grigore, Neicu Simion, Davidescu Lazăr C., Petrini Artemis Sp. Gh., Săvescu Victor I., Mihalache Mihail I. și Odobescu Andrei I.

Art. II. D. director al școalei naționale de poduri și șosele este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Data la 13 Octombrie 1912.

No. 33.228.

Ministru, **E. A. Pangrati.**

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Avînd în vedere raportul direcțiunii școalei naționale de poduri și șosele sub No. 1.016 din a. c. prin care ne supune la cunoștință rezultatul examenului ținut pentru admiterea elevilor în anul preparator al școalei,

Decidem :

Art. I. Sunt admiși ca elevi regulați în anul preparator al școalei naționale de poduri și șosele, următorii elevi și anume :

Ianculescu Romulus T., Mititelu Claudiu C., Christescu Sever, Weitzendorf Alexandru, Christodulo Radu P., Vasiliu Mihai M., Perlici

Herman I., Hartstein Șmil, Arvanitopol Nicolae, Popescu Marcel I., Anagnoste August N., Năsturaș Nicolae, Ghețu Petre G., Dumitrescu Teodor G., Filimon Romulus, Nicolescu Ioan F., Gavrilescu Ramiro A. și Rarincescu Ioan G.

Art. II. D. director al școalei naționale de poduri și șosele este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Data la 13 Octombrie 1912.

No. 33.284.

Ministru, **E. A. Pangrați.**

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Avînd în vedere raportul direcțiunei școalei naționale de poduri și șosele sub No. 1.020 din a. c.

Decidem :

Art. I. D. Nedelcu Nicolae, elev în anul al III-lea de studii la școala națională de poduri și șosele, se șterge din controalele școalei, ne mai avînd dreptul de a mai rămîne în școală, conform dispozițiunilor art. 50, alin. II, din regulamentul acelei școale.

Art. II. D. director al școalei naționale de poduri și șosele este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Data la 18 Octombrie 1912.

No. 33.890.

p. Ministru, **Al. Davidescu.**

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Avînd în vedere raportul direcțiunei școalei naționale de poduri și șosele sub No. 1.034, prin care ne supune la cunoștință rezultatul examenului ținut pentru admiterea elevilor în școala de conductori desenatori,

Decidem :

Art. I. Sunt admiși în școala de conductori desenatori depe lîngă școala națională de poduri și șosele, următorii elevi și anume:

Iliescu Gr. Gheorghe, Rozan Emil, Dospinoiu I. Nicolae, Cio-cionică I. Petre, Tomescu N. Ioan, Constantinescu M. Napoleon, Popescu Andrei, Rădulescu R. Gheorghe, Păun I. Iordan și Popovici Ar. Constantin.

Art. II. D. director al școalei naționale de poduri și șosele este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Data la 22 Octombrie 1912.

No. 34.221.

p. Ministru, **Al. Davidescu.**

In serviciul Direcțiunei generale de poduri și șosele, studii și construcțiuni.

Prin decretul regal No. 4.342 din 13 Octombrie 1912, D. inginer-ordinar clasa I Stamate Nicolae V., care prin decretul No. 3.707 din 9 Iulie a. c. a fost pus în retragere, pe ziua de 1 Octombrie 1912. spre a-și regula drepturile la pensiuine, se menține în serviciu, atașându-se la direcțiunea generală de poduri și șosele, studii și construcțiuni și plătit cu diurnă lunară de 600 lei din creditul de 6.525.000 lei.

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice, avînd în vedere dispozițiunile art. 40 din legea drumurilor și art. 52 și următorii din regulamentul pentru aplicarea acestei legi;

Avînd în vedere dispozițiile din deciziunea ministerială No. 26.613 din 9 August a. c. privitor la lucrările cu care este însărcinată direcțiunea generală de poduri și șosele, studii și construcțiuni, pînă la alte noi dispozițiuni, pe lîngă deciziunile ministeriale No. 27.848 din 18 August a. c. și No. 31.901 din 2 Octombrie curent,

Mai decidem :

Art. I. Direcțiunea generală de poduri și șosele, studii și construcțiuni este autorizată de a rezolva, în numele nostru :

a) In tablourile de lucrări și furnituri ce urmează a se executa în anul curgător din bugetul Statului sau al județelor și care sunt aprobate de minister, să facă modificarea acestor tablouri pentru lucrări, pînă la suma de 10.000 lei ;

b) A angaja lucrări și furnituri în regie, atît din bugetul Statului cît și al județelor și din credite pînă la suma de 10.000 lei ;

c) A rezolva toate chestiunile privitoare la prelungiri de ter-

men, amenzi și bonificații pentru lucrări și furnituri care se plătesc din bugetul Statului, județelor și credite ;

d) A încheia convențiuni pentru traversarea șoselelor de orice categorie, cu conducte, etc. ;

e) Numirea și licențierea personalului tehnic și administrativ plătit de minister sau din bugetul județean, pînă la 200 lei exclusiv ;

f) Permutarea și detașarea personalului, afară de șefii serviciilor tehnice județene ;

g) Aprobarea concediilor pînă la o lună pentru tot personalul tehnic și administrativ din direcțiunea generală, afară de inginerii și șefii de servicii tehnice județene ;

h) Aprobarea amenzilor și pedepselor disciplinare pentru personalul plătit pînă la 200 lei exclusiv ;

i) Aprobarea vânzărilor de efecte mobiliare afară din uz, pînă la valoarea de 500 lei.

Art. II. D. secretar general este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Dată la 25 Octombrie 1912.

No. 34.563.

Ministru, **Al. Bădărău.**

In serviciul Direcțiunei generale a porturilor și a căilor de comunicație pe apă.

Prin decretul regal No. 4.065 din 22 Septembrie 1912, D. Vareton Eugeniu, actual mecanic principal în serviciul de navigațiune maritimă, pendinte de direcțiunea generală a porturilor și a căilor de comunicațiune pe apă, dovedind cu acte că posedă calitatea de cetățean român, se confirmă în postul ce ocupă actualmente în sus zisul serviciu.

Prin decretul regal No. 4.254 din 6 Octombrie 1912, D. dr. Văgăi Alexandru, actual medic pe vapoarele serviciului de navigațiune maritimă, pendinte de direcțiunea generală a porturilor și a căilor de comunicațiune pe apă, retribuit cu 350 lei lunar, se înaintează, pe ziua de 1 Octombrie 1912, în aceeaș calitate cu salariu lunar de 400 lei.

D. dr. Morțun Ioan se numește, pe aceeaș zi, în postul de medic la sus zisul serviciu, cu salariu lunar de 350 lei, în locul d-lui dr. Văgăi, înaintat.

Prin decretul regal No. 4.492 din 25 Octombrie 1912, D. Constantin G. Constantinide, actual contabil în serviciul construcţiunii şi exploatării porturilor maritime, pendinte de direcţiunea generală a porturilor şi a căilor de comunicaţiune pe apă, se înaintează, pe ziua de 1/14 Noembrie 1912, în aceeaş calitate, cu salariul lunar de 400 lei prevăzut în buget.

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Decidem :

Art. I. D. inginer-inspector-general Mihail Râmniceanu, director-general al porturilor şi al căilor de comunicaţie pe apă, este autorizat a aproba cheltuelile speciale şi extraordinare acordate prin diferite legi serviciilor dependinte de acea direcţiune generală cu păstrarea tuturor dispoziţiunilor din legea ei specială şi aceea a contabilităţii publice.

Art. II. Direcţiunea contabilităţii ministerului este însărcinată cu aducerea la îndeplinire a prezentei deciziuni.

Data la 22 Octombrie 1912.

No. 34.193.

Ministru, Al. Bădăraşu.

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Decidem :

Art. I. D. inginer-inspector-general Grigore Casimir, sub-directorul general al porturilor şi a căilor de comunicaţie pe apă, este autorizat de a aproba cheltuelile şi seamna în numele nostru ordonanţele de plată din credite speciale şi extraordinare, acordate prin diferite legi, serviciilor dependinte de acea direcţiune generală, cu păstrarea tuturor dispoziţiunilor din legea ei specială şi aceea a contabilităţii publice, aşa după cum am autorizat şi pe d. inginer inspector-general Mihail M. Râmniceanu, directorul general al acelei direcţiuni, prin deciziunea No. 34.193 din 22 Octombrie 1912.

Art. II. D. Director al contabilităţii ministerului este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Data la 22 Octombrie 1912.

No. 34.194.

Ministru, Al. Bădăraşu.

In administrația căilor ferate

Prin decretul regal No. 4.151 din 29 Septembrie 1912, D. dr. Nicolescu Petre, actual medic în administrațiunea căilor ferate, la linia dublă Constanța-Cernavodă, se licențiază din serviciu, pe ziua pe 1/14 Octombrie 1912, acest post fiind desființat în urma aplicării legii pentru organizarea meseriilor și asigurărilor muncitorești.

Prin decretul regal No. 4.152 din 29 Septembrie 1912, d-nii ingineri ordinari clasa II Vercescu Petre P., Leduncă George M. și Popescu Ilie D., actuali subșefi de secție clasa III în serviciul administrațiunii căilor ferate, sunt înaintați, pe ziua de 16 Septembrie stil nou 1912, în posturile de subșefi de secție clasa II în aceeaș administrațiune.

Prin decretul regal No. 4.296 din 9 Octombrie 1912, d. inginer ordinar clasa III Nicolescu Ioan I., actual inginer asistent în serviciul pentru construcțiunea și consolidarea podurilor, se transferă, pe ziua de 1/14 Octombrie 1912, în postul de subșef de secție clasa IV la serviciul conductei de petrol.

Prin decretul regal No. 4.357 din 13 Octombrie 1912, D. Petrescu Ioan Fl. absolvent cu diplomă a școalei tehnice superioare din Charlottenburg, a fost numit în postul de subșef de secție cl. VI pe ziua de 1 Noembrie stil nou 1912.

LEGI ȘI REGULAMENTE

Prin decretul regal No. 3.982 bis din 13 Septembrie 1912, se aprobă de noi clasarea între căile naționale ale Statului, a șoselei Măciuca-Drăgășani-Poganu, din județul Vilcea.

Prin decretul regal No. 4.389 bis din 13 Octombrie 1912, se oprește, cu începere de azi, exportul cărbunilor în străinătate, cu excepție, bine înțeles, a cantității ce încarcă fiecare vas pentru trebuințele sale normale, pînă la prima escală de aprovizionare.

Ministerul de finanțe, prin autoritățile vamale, și ministerul de lucrări publice, prin căpitaniile porturilor, vor aduce la îndeplinire dispozițiunile acestui decret.

B U G E T E

Prin decretul regal No. 3.982 din 13 Septembrie 1912, se deschide pe seama ministerului lucrărilor publice un credit extraordinar de lei 1.623 pentru plata salariilor cantonierilor din județul Tulcea, pe luna Maiu, sumă, ce a fost furată de un bandit în ziua de 2 Iulie a. c.

Acest credit se va trece prin conturile exercițiului 1912 – 1913 și se va acoperi din fondul prevăzut în bugetul general al Statului pentru deschideri de credite suplimentare și extraordinare.

Prin decretul regal No. 4.052 din 22 Septembrie 1912, se deschide pe seama ministerului lucrărilor publice un credit extraordinar de lei 500.000 pentru repararea stricăciunilor cauzate de inundațiuni la șoselele și podurile din țară.

Acest credit se va trece prin conturile exercițiului curent 1912 – 1913 și se va acoperi din fondul prevăzut în bugetul general al Statului pentru deschideri de credite suplimentare și extraordinare.

Prin decretul regal No. 4.379 din 13 Octombrie 1912, se deschide pe seama ministerului lucrărilor publice un credit extraordinar de lei 240.000 pentru executarea lucrărilor de apărare a șoselei naționale Bacău Piatra-Prisecani și o parte a orașului Piatra-Neamțu.

Acest credit se va trece prin conturile exercițiului curent 1912/913 și se va acoperi din fondul prevăzut în bugetul general al Statului pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare.

Prin decretul regal No. 4.380 din 13 Octombrie 1912, se deschide pe seama ministerului lucrărilor publice un credit extraordinar de lei 500.000 pentru continuarea reparării în regie a podurilor și șoselelor din țară deteriorate de inundațiuni.

Acest credit se va trece prin conturile exercițiului curent 1912/913 și se va acoperi din fondul prevăzut în bugetul general al Statului pentru deschiderea de credite suplimentare și extraordinare.



SITUAȚIUNEA VENITURILOR PROVIZORII PENTRU TOATE LINIILE C. F. R.
pe luna Septembrie 1912/913 comparativ cu veniturile corespunzătoare ale anilor 1911/912 și 1910/911

ANUL	LUNA	LUNGIMEA liniilor în kilometri	Veniturile din traficul de			TOTALUL venitu rilor LEI	TABELA VENITURILOR LUNARE			
			Calători	Bagaje	Mărfuri		LUNA	1910/911	1911/912	1912/913
			LEI	LEI	LEI			LEI	LEI	LEI
1910/911	Septembrie	3439	2.955.891	129.964	6.860.094	9.945.949	Aprilie	6.445.644	6.251.220	8.649.397
1911/912		3477	3.635.238	143.145	6.755.832	10.534.215	Mai	7.002.902	8.984.757	8.669.440
1912/913		3549	3.787.546	166.053	6.264.406	10.218.005	Iunie	6.327.964	7.904.494	8.911.092
1910/911	Luna Septembrie din anul 1912/913 pre- zintă o diferență de :		+ 831.655	+ 36.089	- 595.688	+ 272.056	Iulie	8.231.534	9.181.844	9.796.184
1911/912			+ 152.308	+ 22.938	- 491.426	+ 316.210	August	10.014.149	10.608.957	10.961.501
RECAPITULAȚIUNEA veniturilor comparative totale cu începere dela 1 Aprilie pînă la sfîrșitul lunii Septembrie							Septembrie	9.945.949	10.534.215	10.218.005
							Octombrie			
							Noembrie			
							Decembrie			
							Ianuarie			
							Februarie			
							Martie			
1910/911	Dela 1 Aprilie pînă la 30 Septembrie		17.136.392	593.640	30.238.110	47.968.142				
1911/912			20.150.479	638.449	32.779.559	53.568.487				
1912/913			22.153.111	754.818	34.298.190	57.203.619				
1910/911	Veniturile dela 1 Aprilie pînă la 30 Septembrie 1912/913 prezintă o diferență de :		+ 591.671	+ 167.678	+ 406.008	+ 9.237.477				
1911/912			+ 200.263	+ 115.869	+ 151.863	+ 3.637.132				

NOTA. Transporturile de regie nu se socotesc,

BULETINUL SOCIETĂȚII POLITECNICE

PARTEA ADMINISTRATIVĂ

PERSONAL In corpul tehnic

Prin decretul regal No. 4.709 din 7 Noembrie 1912, D. inginer șef clasa II Constantin Tzăpîrdea, actualmente aflat în cadrul de disponibilitate al corpului tehnic, se recheamă pe ziua de 1 Noembrie 1912, în cadrul de activitate (cadrul ordinar) al sus zisului corp și se atașează la inspectoratul III de poduri și șosele.

Prin decretul regal No. 4.800 din 22 Noembrie 1912, D. inginer Nuni Evanghele Gr., absolvent cu diplomă al școalei naționale de poduri și șosele, dovedind cu acte că posedă calitatea de cetățean român, se confirmă în postul de sub-șef de secție clasa IV-a ce ocupă în administrația căilor ferate și totodată se admite în corpul tehnic (cadrul ordinar), cu gradul de inginer ordinar clasa III-a, conform art. 5 și 6 din legea de organizare a acestui corp, pe ziua de 4 Maiu 1912, când a obținut diploma de încetățenire.

In administrația centrală a Ministerului și consiliul tehnic superior

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Decidem :

Art. I. D. inginer inspector general Gheorghe Panait, secretar general al ministerului, este autorizat cu începere dela 1 Noembrie 1912, să încuviințeze cheltueli în numele nostru, să rezolve toate cheltuelile, să semneze toată corespondența, precum și ordonanțele de plată și de delegații pentru toate serviciile publice pendinte de

acest minister, în limitele creditelor ce sunt deschise prin buget și osebite legi conform dispozițiilor legii contabilității publice și a regulamentelor de administrație, să semneze permisele de liberă călătorie pe căile ferate, precum și deciziunile pentru numirea picherilor.

Art. II. D. director al personalului este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Data la 1 Noembrie 1912.

No. 35.042.

Ministru, **Al. Bădărău.**

În serviciul Direcțiunei generale de poduri și șosele, studii și construcțiuni.

Prin decretul regal No. 34.511 din 24 Octombrie 1912, D. inginer-șef clasa II Arghirescu Constantin, actual șef al serviciului de poduri și șosele din județul Constanța și d. inginer-ordinar clasa II, Ispirescu George, actual șef al serviciului de poduri și șosele din județul Dorohoi, sunt transferați, în interes de serviciu, pe ziua de 1 Noembrie 1912, unul în locul celuilalt.

În administrația căilor ferate.

Prin decretul regal No. 4.541 din 29 Octombrie 1912, se aprobă înaintarea și numirea următorului personal în serviciul administrațiunei căilor ferate și anume :

D. inginer-ordinar clasa II Balinschi Ioan P., actual inginer atașat clasa II, se înaintează pe ziua de 1 Noembrie stil nou 1912, în postul de șef de secție clasa II ;

D. inginer-ordinar clasa III Dumitrescu Vasile C., actualmente aflat în cadrul de disponibilitate al corpului tehnic, se numește pe ziua de 15 Noembrie stil nou 1912, în postul de sub-șef de secție clasa IV și totodată se recheamă, pe aceeaș zi, în cadrul ordinar al sus zisului corp.

Prin decretul regal No. 4.752 din 15 Noembrie 1912, D. Filipescu Grigore, absolvent cu diplomă al școalei politehnice din Zürich, se numește, pe ziua de 1 Octombrie stil nou 1912, în postul de

sub-șef de secțiune clasa IV la serviciul conductei de petrol din administrațiunea căilor ferate.

Prin decretul regal No. 4.850 din 27 Noembrie 1912, D. inginer-ordinar clasa II Cambureanu Vasile, actual șef de secție în serviciul lucrărilor noi din administrațiunea căilor ferate, se înaintează, pe ziua de 1/14 Noembrie 1912, în postul de șef de secție în acelaș serviciu.

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Avînd în vedere raportul direcțiunii generale a căilor ferate sub No. 132.647 B. din a. c.

Decidem :

Art. I. D. inginer Maxim Iosef I., actual sub-șef de secție clasa VI, în serviciul administrațiunii căilor ferate, se înaintează, pe ziua de 1 Noembrie stil nou 1912, în postul de sub-șef de secție clasa V, în aceeaș administrațiune.

Art. II. D. director general al căilor ferate este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Data la 13 Noembrie 1912.

No. 35.819.

Ministru, **Al. Bădărău.**

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Avînd în vedere raportul direcțiunii generale a căilor ferate sub No. 131.474.B. din a. c.

Decidem :

Art. I. D. Huch Victor Herberth G.; absolvent cu diplomă al școalei politehnice din Charlottenburg, se numește, pe ziua de 1 Noembrie stil nou 1912, în postul de inginer atașat clasa IV în serviciul administrațiunii căilor ferate.

Art. II. D. director general al căilor ferate este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Data la 13 Noembrie 1912.

No. 35.820.

Ministru, **Al. Bădărău.**

SITUAȚIUNEA VENITURILOR PROVIZORII PENTRU TOATE LINIILE C. F. R.
pe luna Octombrie 1912/913 comparativ cu veniturile corespunzătoare ale anilor 1911/912 și 1910/911

ANUL	LUNA	LUNGIMEA liniilor în kilometri	Veniturile din traficul de			TOTALUL venitu rilor LEI	TABELA VENITURILOR LUNARE			
			Calători	Bagaje	Mărfuri		LUNA	1910/911	1911/912	1912/913
			LEI	LEI	LEI			LEI	LEI	LEI
1910/911	Octombrie	3439	2.938.369	107.526	6.084.391	9.130.286	Aprilie	6.445.644	6.351.220	8.649.397
1911/912		3477	3.368.760	124.118	6.196.546	9.689.424	Mai	7.002.902	8.984.757	8.669.440
1912/913		3549	3.578.278	139.342	5.866.687	9.584.307	Iunie	6.327.964	7.904.494	8.911.092
1910/911	Luna Octombrie din		+ 639.909	+ 31.816	- 217.704	+ 454.021	Iulie	8.231.534	9.184.844	9.796.184
1911/912	anul 1912/913 pre- zintă o		+ 209.518	+ 15.224	- 929.859	- 105.117	August	10.014.149	10.608.957	10.961.501
							Septembrie	9.945.949	10.534.215	10.218.005
							Octombrie	9.130.286	9.689.424	9.584.307
							Noembrie			
							Decembrie			
							Ianuarie			
							Februarie			
							Martie			
RECAPITULAȚIUNEA										
veniturilor comparative totale cu începere dela 1 Aprilie până la finele lunii Octombrie										
1910/911	Dela		20.074.761	701.166	36.322.501	57.098.428				
1911/912	1 Aprilie		23.519.239	762.567	38.976.105	63.257.911				
1912/913	până la 30 Octombrie		25.731.389	893.660	40.164.877	66.789.926				
1910/911	Veniturile dela 1 Aprilie până		+ 565.6628	+ 192.494	+ 384.2376	+ 9.691.498				
1911/912	la 30 Octombrie 1912/913 prezintă o		+ 221.2150	+ 131.093	+ 118.8772	+ 3.532.015				

NOTA. Transporturile de regie nu se socotesc.

Cu rezerva unei îndreptări ulterioare.

BULETINUL SOCIETĂȚII POLITECNICE

PARTEA ADMINISTRATIVĂ

PERSONAL ✓

In corpul tehnic

Prin decretul regal No. 5.112 din 12 Decembrie 1912, se primește demisiunea d-lui inginer-ordinar clasa II Ioan St. Gheorghiu, pe ziua de 1/14 Decembrie 1912, din postul de asistent ce ocupa în serviciul construcțiunii și exploatării porturilor maritime pendinte de direcțiunea generală a porturilor și a căilor de comunicație pe apă și totodată se trece, pe aceeași zi, în cadrul de disponibilitate al corpului tehnic.

Prin decretul regal No. 5.140 din 15 Decembrie 1912, D. Panait George, secretar general al ministerului, avînd în corpul tehnic gradul de inginer-inspector-general clasa II, dela 1905, Martie 1, și d. Cerchez-Christodulo Nicolae, actual subdirector de serviciu în administrațiunea căilor ferate, avînd gradul de inginer-șef clasa I, dela 1908, Mai 1, sunt înaintați, pe ziua de 16 Decembrie 1912, cel d'întîi la gradul de inginer-inspector-general clasa I și cel de al doilea la gradul de inginer-inspector-general clasa II.

Prin decretul regal No. 5.141 din 15 Decembrie 1912, D. Moisiu George Gr., actual inspector clasa II în serviciul administrațiunii căilor ferate și avînd în corpul tehnic gradul de inginer-ordinar clasa II dela 1907, Maiu 10. se înaintează, pe ziua de 16 Decembrie 1912, la vechime, în gradul de inginer-ordinar clasa I.

Prin decretul regal No. 5.192 din 15 Decembrie 1912, se recunoaște următorilor d-ni ingineri încă o vechime în gradele ce posed actualmente în corpul tehnic, după cum urmează :

D-lui inginer-ordinar clasa I Nițescu Richard G., o vechime de doi ani și șapte luni;

D-lui inginer-ordinar clasa I Bruckner Victor E., o vechime de un an și 16 zile;

D-lui inginer-ordinar clasa I Mereuță Cesar P., o vechime de doi ani și șapte luni;

D-lui inginer-ordinar clasa I Chiricuță Anton D., o vechime de un an și 5 luni;

D-lui inginer-ordinar clasa II Nițescu Emil G., o vechime de un an;

D-lui inginer-ordinar clasa II Smintinescu Aurel, o vechime de șapte luni, și

D-lui inginer-ordinar clasa II Drăgănescu Constantin G., o vechime de doi ani, șapte luni și opt zile.¹⁾

1) Raportul No. 38.268 din 15 Decembrie 1912, al d-lui ministru al lucrărilor publice către M. S. Regele.

Sire,

D-nii ingineri Nițescu Richard G., Bruckner Victor E., Mereuță Cesar P., Chiricuță Anton D., Nițescu Emil G., Smintinescu Aurel și Drăgănescu Constantin G., absolvenți cu diplomă ai școalei naționale de poduri și șosele, au fost numiți în funcțiuni cei dintâi cinci în serviciul administrațiunii căilor ferate, al șaselea în postul de inginer al comunei Turnu-Măgurele și cel din urmă în serviciul direcțiunii generale a regiei monopolurilor Statului.

Posturile în cari acești domni ingineri au fost numiți, nefiind retribuite cu salariul cuvenit gradului de inginer-ordinar clasa III și la cari sus numiții aveau dreptul, conform legii de organizare a corpului tehnic, nu au fost înscrși în cadrele acestui corp decât atunci cînd li s'au prevăzut în bugetele serviciilor respective, unde se găseau în funcțiune, salariul corespunzător gradului de inginer-ordinar clasa III.

Măsura luată în privința inginerilor de a nu fi înscrși în cadrele corpului tehnic din cauză că salariul funcțiunii în care erau numiți nu corespundea cu acel al gradului, nu trebuia aplicată în aceste cazuri, deoarece funcțiunile în chestiune nu erau decât o pregătire a inginerilor pentru funcțiuni superioare, astfel că timpul petrecut în acele funcțiuni inferioare, urmează a li se considera ca vechime în cadrele corpului tehnic, după cum s'a recunoscut și inginerilor trimiși la studii în străinătate.

În vederea acestor împrejurări și pentru a se repara nedreptatea făcută d-lor ingineri: Nițescu Richard, Bruckner, Mereuță, Chiricuță, Nițescu Emil, Smintinescu și Drăgănescu, cari au rămas într-o stare de in-

Prin decretul regal No. 5.266 din 20 Decembrie 1912, D-nii : Caracostea George și Antoniu Alexandru, actuali subdirectori de serviciu clasa II în administrațiunea căilor ferate și avînd gradul de ingineri-șefi clasa I, dela 1904, Aprilie 1, sunt înaintați, pe ziua de 1/14 Ianuarie 1913, în corpul tehnic, la gradul de ingineri-inspectori generali clasa II.

In administrația centrală a Ministerului și consiliul tehnic superior

Prin decretul regal No. 5.248 din 20 Decembrie 1912, D-nii ingineri-inspectori-generalii clasa I Dragu Teodor și Davidescu Alexandru, precum și d. Duiliu Marcu, arhitect, diplomat al guvernului francez, sunt numiți membrii în Consiliul tehnic superior al ministerului.

In serviciul Direcțiunei generale de poduri și șosele, studii și construcțiuni

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Decidem :

Art. I. D. inginer Aurel Diaconovici, actual șef al serviciului de poduri și șosele din județul Suceava, se trece în interes de serviciu, pe ziua de 16 Decembrie 1912, în funcțiunea de sub-șef al serviciului de poduri și șosele din județul Botoșani cu salariul de 450 lei.

ferioritate ca grad față de colegii lor din aceeaș promoțiune, am onoarea a propune Maestății Voastre ca în gradele actuale ce numiții d-ni ingineri posedă în corpul tehnic, să li se conteze ca vechime :

D-lui inginer-ordinar clasa I Nițescu Richard G., un timp de doi ani și șapte luni :

D-lui inginer-ordinar clasa I Bruckner Victor E., un an și 16 zile;

D-lui inginer-ordinar clasa I Mereuță Cesar P., doi ani și șapte luni;

D-lui inginer-ordinar clasa I Chiricuță Anton D., un an și 5 luni;

D-lui inginer-ordinar clasa II Smîntînescu Aurel, un timp de șapte luni și

D-lui inginer-ordinar clasa II Drăgănescu Constantin G., doi ani, șapte luni și opt zile ;

Și rog plecat pe Maestatea Voastră să bine voiască a a aproba această propunere, semnînd alăturatul proiect de decret,

Art. II. D. conductor clasa I Dimitrie Lăzărescu al II-lea, din serviciul de poduri și șosele al județului Suceava, se însărcinează cu girarea acelui serviciu, cu începere dela 16 Decembrie 1912 și până la noi dispozițiuni.

Art. III. D. director al personalului este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Data la 12 Decembrie 1912.

No. 37.949.

Ministru, Al. Bădărău.

In serviciul Direcțiunei generale a porturilor și a căilor de comunicație pe apă.

Prin decretul regal No. 5.110 din 12 Decembrie 1912, D. Henri Alexandru G. Teodoru se numește, pe ziua de 22 Decembrie 1912, în postul de inginer-asistent la serviciul construcției și exploatării porturilor maritime, cu salariul lunar de 400 lei și 160 lei diurnă pe lună.

In administrația căilor ferate.

Prin decretul regal No. 5.032 din 8 Decembrie 1912, D. inginer-ordinar clasa II Budeanu Constantin, actual inginer-atașat clasa IV în serviciul administrațiunii căilor ferate, se înaintează, pe ziua de 1 Decembrie stil nou 1912, în postul de inginer-atașat clasa II în aceeaș administrațiune.

Prin decretul regal No. 5.243 din 20 Decembrie 1912, D. Gheorgiade Gheorghe I., absolvent cu diplomă al școalei centrale de arte și manufacturi din Paris, se numește, pe ziua de 1 Decembrie stil nou 1912, în postul de inginer-atașat clasa IV în serviciul administrațiunii căilor ferate și totodată se admite pe aceeași zi, în corpul tehnic (cadrul ordinar), cu gradul de inginer-ordinar clasa III, conform art. 5 și 7 din legea pentru organizarea sus zisului corp.

LEGI ȘI REGULAMENTE

Prin decretul regal No. 4.825 din 24 Noembrie 1912, se aprobă clasarea între căile naționale ale Statului, a șoselei Hanu-Conachi-Nanești-Focșani din județul Tecuci Putna.

Prin decretul regal No. 4.859 din 27 Noembrie 1912, se aprobă clasarea între căile naționale ale Statului, a șoselelor Medgidia-Biulbiul, Cobadin-Carabaca-Cazil-Murat, Mircea-Vodă-Peștera-Cocargea, Medgidia-Alibei-Ceair-Peștera, din județul Constanța.

Prin decretul regal No. 5.121 din 14 Decembrie 1912, s'a aprobat cele ce urmează:

Regulament pentru modificarea art. 67 din regulamentul de aplicare al legii pentru organizarea corpului tehnic al ministerului lucrărilor publice.

Art. unic. Art. 67 din regulamentul de aplicare al legii corpului tehnic al ministerului lucrărilor publice, se modifică și se întocmește precum urmează:

Art. 67 (Art. XLVIII din lege). Numărul inginerilor de fiecare grad și clasă din cadrul ordinar, se fixează, potrivit dispozițiilor din articolul precedent, după cum urmează:

Inspectori generali de clasa	I	13 ;
» » » »	II	20 ;
Ingineri-șefi	I	60 ;
» » » »	II	60 ;
Ingineri-ordinari	I	75 ;
» » » »	II	115 ;
» » » »	III	157 ;
Ingineri-stagiari,		

Prin decretul regal No. 5.122 din 14 Decembrie 1912, s'a aprobat următorul regulament pentru modificarea art. 1 din regulamentul pentru organizarea consiliului superior tehnic al ministerului lucrărilor publice :

Articol unic. Art. 1 din regulamentul pentru organizarea consiliului superior tehnic al ministerului lucrărilor publice, se modifică și se întocmește precum urmează :

Art. 1. Consiliul superior tehnic al ministerului lucrărilor publice se compune din următorii membrii :

Directorul general al căilor ferate ;

Directorul general al porturilor și al căilor de comunicațiune pe apă ;

Directorul general al serviciului de studii și construcțiuni ;

Directorul școalei naționale de poduri și șosele ;

Secretarul general al ministerului ;

Directorul serviciului atelierelor căilor ferate ;

Directorul serviciului comercial al căilor ferate ;

Directorul lucrărilor tehnice ale orașului București, dacă face parte din cadrele corpului tehnic cu gradul de inginer inspector general ;

Șase inspectori generali în activitate de serviciu, și

Doi arhitecți numiți prin decret regal, după propunerea ministrului.

Însărcinarea de membru al consiliului superior tehnic este onorifică.

Consiliul este prezidat de ministru sau în lipsă de un vicepreședinte numit prin decret regal, după propunerea ministrului, dintre membrii consiliului.

Prin decretul regal No. 5.139 din 15 Decembrie 1912, s'a aprobat regulamentul privitor la transporturile de călători și mărfuri gratuite sau cu preț redus pe căile ferate ale Statului.

Acest regulament va fi pus în aplicare pe ziua de 1/14 Ianuarie 1913.

***Regulament privitor la transporturile de călători și
mărfuri gratuite sau cu preț redus pe căile
ferate ale statului***

Pentru aplicarea dispozițiunilor cuprinse în legea de exploatare a căilor ferate se stabilesc următoarele :

Art. I. Nici un transport de călători, bagaje sau mărfuri nu poate fi scutit de plata taxelor tarifare.

Art. II. Se acordă însă gratuitate sau reducere de preț pentru următoarele transporturi :

Art. III. Transporturi gratuite.

a) Transporturile poștale, cuprinzînd corespondența și mesageriile rezervate serviciului poștal, inclusiv personalul de serviciu ce însoțește vagoanele poștale ;

b) Transporturile militare în cazurile de concentrări, manevre, război, precum și grupurile de cel puțin 20 unități s. c. l., după specificarea cuprinsă în regulamentul transporturilor militare ;

c) Transporturile de regie a materialelor necesare pentru exploatarea și întreținerea căilor ferate, precum și cele necesare pentru exploatarea serviciilor de navigațiune fluvială și ale docurilor, întrucît costul acestor materiale va fi plătit din bugetele respective.

Transporturi de persoane.

d) Miniștrii și președinții Corpurilor legiuitoare cu familiile lor (soție copii și bagaje) ;

e) Miniștrii misiunilor străine cu soțiile ;

f) Membrii corpurilor legiuitoare (senatorii și deputații) ;

g) Mitropoliții, Episcopii eparhioți și arhieriei titulari, membrii Sf. Sinod și membrii Consistoriului bisericesc ;

h) Generalii de divizie în activitate de serviciu ;

i) Înalții demnitari ai Curților regale și princiare ;

j) Secretarii generali ai ministerelor ;

k) Membrii consiliului tehnic superior din ministerul lucrărilor publice ;

l) Personalul căilor ferate ale Statului, după regulile stabilite în regulamentele și instrucțiunile speciale ;

m) Personalul ministerului lucrărilor publice și al serviciilor de navigațiune maritimă fluvială și al docurilor, în aceleași condițiuni ca și personalul căilor ferate ;

n) Personalul din administrațiunile străine de căi ferate și de navigațiune, după regulile de reciprocitate ce au cu administrația C. F. R. sau cu serviciile de navigațiune. Parte din permisele permanente relative vor putea fi anonime ;

o) Alegătorii, în timpul alegerilor, pe baza cărței de alegător

pentru a merge în localitatea unde votează și a se înapoia. Călătoria se va face în clasa corespunzătoare numărului colegiului din care face parte.

p) Alegătorii colegiului Universitar, în timpul alegerilor, aceștia avînd dreptul a călători în clasa I atît la ducere cît și la întoarcere;

r) Reprezentanții ziarelor cotidiene cu o existență fără o întrerupere de cel puțin 2 ani, precum și reprezentanții revistelor ce au o existență de 5 ani și întrucît acești din urmă vor avea și recomandajul ministerului de industrie și comerț. Pentru fiecare ziar sau revistă se va libera un singur permis permanent anual, conform regulilor în vigoare ;

s) Direcțiunea generală C. F. R. va putea emite bilete de liberă circulațiune persoanelor străine cari ar călătorii în interesul administrațiunii ;

t) Ministerul lucrărilor publice va putea acorda, prin decizii speciale motivate, călătorii gratuite sau cu taxe reduse în afară de reducerile stabilite prin acest regulament.

Art. IV. Transporturi cu preț redus.

Deosebit de reducerile de taxe prevăzute în tarifele căilor ferate, de acele prevăzute în regulament, transporturile militare pentru militari, în legea meseriilor pentru meseriași, în regulamentele și instrucțiunile pentru personalul C. F. R., se acordă permise permanente și transporturi cu preț redus în condițiunile următoare :

a) Permise permanente.

Se vor libera în interes de serviciu permise permanente, după cererea autorităților superioare, funcționarilor Statului, județelor comunelor și așezămintelor publice ai căror administratori sunt numiți sau confirmați prin decret regal.

Asemenea permise se vor emite cu dreptul de a călători pe toate liniile pentru funcțiunile ce prin natura serviciului ce îndeplinesc sunt chemați a se deplasa adeseori în diferite părți ale țării și pentru porțiuni de linii pentru funcționarii ce au serviciu limitat într'un județ sau într'o circumscripțiune. Aceste din urmă permise nu vor trece de jumătate din rețeaua căilor ferate. Prețul permiselor se va ordona de fiecare autoritate din fondul alocat în buget după tariful următor :

Pentru toate liniile.

		12 luni	6 luni	3 luni
Clasa	I lei	400	200	100
	» II »	300	150	75
	» III »	200	100	50

Pentru porțiuni de linii.

		12 luni	6 luni	3 luni
		300	150	75,
		200	100	50,—
		150	75	37,50

Aceste permise vor fi nominale și se vor înlocui în caz de schimbare a titularului.

Se vor libera permise anonime în aceleași condițiuni pentru serviciul de poliție din țară.

Cererile diferitelor autorități pentru liberarea permiselor permanente de călători se vor adresa ministerului lucrărilor publice.

b) Permise de călătorii izolate cu reducere de 50% în contul autorităților

Direcțiunea căilor ferate va libera la cerere, autorităților superioare ale Statului și instituțiilor publice arătate mai sus cartele cu permise de călătorie cu plată, necesare pentru serviciul lor.

c) Permise pentru călătorii cu reducere de 50% în contul particularilor

Se vor acorda :

1) Funcționarilor Statului, județelor, comunelor și ai așezămintelor publice ai căror administratori sunt numiți sau confirmați prin decret regal, când aceștia călătoresc pe contul lor ;

2) Societăților de interes general când se adună în congrese sau când fac excursiuni în grupuri întrucât aceste societăți sunt constituite și membrii lor prezintă legitimații valabile ;

3) Artiștilor societari și stagiaari ai teatrelor naționale și trupelor organizate întrucât aceștia din urmă vor fi în număr de cel puțin 5 persoane și vor avea recomandățiunea direcțiunii generale a teatrelor ;

4) Surorilor institutelor de caritate ;

5) Elevilor din școalele publice ale Statului când călătoresc în grup, în scop de a face excursiuni științifice, sau când merg în familiile lor cu ocaziunea vacanțelor, după regulile stabilite cu ministerul instrucțiunii publice.

6) Călătoriile de sub No. 2 și 5 nu se vor efectua de cit în clasa II și III.

7) Persoanelor lipsite de mijloace, cari vor proba cu acte paupertatea lor ; aceste persoane nu vor putea călători decît în clasa III.

8) Escursiunile în grupuri nu sunt admise la trenurile expres.

9) Călătorii de sub No. 3 și 4 vor dovedi calitatea lor cu fotografii vizate de autoritățile superioare respective. Odată cu fotografia se va înfățișa, atît la casele de bilete cît și agenților de control C. F. R. și un certificat de identitate liberat de aceeaș autoritate, prin care să se descrie numele, funcțiunea și etatea fiecărui. Aceste certificate se vor libera în fiecare an.

10) Funcționarii de sub No. 1 vor proba calitatea lor cu carnetul de identitate tip, liberate, în județe, de către prefecturile respective, iar în București de către diferitele ministere.

11) Pentru obținerea unui carnet de identitate, fiecare funcționar va prezenta recipisa de plata taxei de 3 lei, vîrșată la administrațiunea financiară din localitate, pe seama Statului, precum și o fotografie nouă, bust, format „vizit”.

Cererile funcționarilor din județe vor fi adresate prefecturii, iar acele ale funcționarilor din București, vor fi adresate autorităților superioare locale.

Art. V. Reduceri de taxe pentru transportul mărfurilor și bagajelor

1). Asupra tarifelor pentru transportul mărfurilor nu se va putea acorda alte reduceri de taxe, în afară de cele prevăzute în tarife și de cele prevăzute în legea pentru încurajarea industriei naționale, în legea drumurilor și legea căilor ferate de interes local, decît cele propuse de direcția C. F. R., în vederea sporirii veniturilor. Aceste din urmă reduceri vor trebui să fie aprobate de ministerul lucrărilor publice, luîndu-se la trebuință și avizul consiliului tehnic superior.

2) În nici un caz aceste reduceri nu vor fi mai mici decît 2 bani tona km. pentru mărfurile de mică iuțeală și de 50 la sută din taxele normale tarifarare pentru mărfurile de mare iuțeală.

Pentru bagaje nu se acordă reducere de taxe.

Acest regulament se pune în aplicare pe ziua de 1/14 Ianuarie 1913 și dela acea dată încetează toate dispozițiunile anterioare luate atît de direcțiunea C. F. R., cît și de ministerul lucrărilor publice, în ce privește transporturile de persoane, bagaje sau mărfuri.

B U G E T E

Pri decretul regal No. 4.860 din 27 Noembrie 1912, se aprobă a se face la partea cheltuelilor bugetului extraordinar al drumurilor județului Teleorman, pe exercițiul 1912 — 1913, următoarea modificare :

Lei 40.000, întreaga alocație dele art. 3, «Cumpărare de mașini necesare la construirea și întreținerea drumurilor», să se adauge la art. 2 «Construiri și reconstruiri de poduri și podețe pe șoselele județene, vicinale și comunale» a cărui alocație va deveni astfel de 270.000 lei.

Prin decretul regal No. 4.876 din 29 Noembrie 1912, se aprobă a se face în bugetul drumurilor județului Vlașca, la partea cheltuelilor, următoarele modificări :

In bugetul ordinar.

Lei 4.600 economiile rezultate dela art. 7, 10 și 15 să se ia și să se adauge : lei 1.250 la art. 6 «Plata chiriei localului serviciului tehnic etc.», a cărui alocație va deveni astfel de 4.250 lei și 3.350 lei la art. 14 «Pentru întreținerea și repararea podurilor, podețelor, etc.», a cărui alocație va deveni astfel de lei 23.350.

In bugetul extraordinar.

Redacția art. 4, de sub cap. I să se înlocuiască cu cea următoare : «Aprovizionare de pietriș pe șoselele județene Giurgiu-Zimnicea și Giurgiu-Tîrgoviște».

Prin decretul regal No. 5.057 din 10 Decembrie 1912, se aprobă a se introduce la partea cheltuelilor bugetului extraordinar al drumurilor județului Buzău, pe exercițiul 1912 1913, următoarea modificare :

La finele redacției art. 4 : «Pentru construcțiuni din nou de șosele, terasamente, împrejmuiiri, mașină de cilindrât, etc.», să se adauge și cuvintele : «și pentru procurarea unui automobil serviciului tehnic județean, care va costa maximum 15.000 lei, cu toate accesoriile».

SITUAȚIUNEA VENITURILOR PROVIZORII PENTRU TOATE LINIILE C. F. R.
pe luna Noiembrie 1912/913 comparativ cu veniturile corespunzătoare ale anilor 1911/912 și 1910/911

ANUL	LUNA	LUNGIMEA liniilor în kilometri	Veniturile din traficul de			TOTALUL venitu rilor LEI	TABELA VENITURILOR LUNARE			
			Calători	Bagaje	Mărfuri		LUNA	1910/911	1911/912	1912/913
			LEI	LEI	LEI			LEI	LEI	LEI
1910/911	Noembrie	3465	2.910.696	88.974	5.921.607	8.921.277	Aprilie	6.445.644	6.351.220	8.649.397
1911/912		3477	3.224.144	111.917	6.715.167	10.051.228	Mai	7.002.902	8.984.757	8.669.140
1912/913		3549	3.104.993	94.151	5.120.855	8.319.999	Iunie	6.327.964	7.904.494	8.911.092
1910/911	Luna Noembrie din		+ 191.297	+ 5.177	- 800.752	- 601.278	Iulie	8.231.534	9.184.844	9.796.184
1911/912	anul 1912/913 pre- zintă o diferență de:		- 119.151	- 17.766	- 159.482	- 1.731.229	August	10.014.149	10.608.957	10.961.591
RECAPITULAȚIUNEA veniturilor comparative totale cu începere dela 1 Aprilie până la finele lunii Noembrie							Septembrie	9.945.949	10.534.215	10.218.005
1910/911	Dela 1 Aprilie până la 30 Noembrie		22.985.457	790.140	42.244.108	66.019.705	Octombrie	9.130.286	9.689.424	9.584.307
1911/912			26.743.383	874.481	45.691.272	73.309.139	Noembrie	8.921.277	10.051.228	8.319.999
1912/913			28.836.382	987.811	45.285.732	75.109.925	Decembrie			
1910/911	Veniturile dela 1 Aprilie până la 30 Noembrie 1912/913 prezintă o diferență de:		+ 585.092	+ 197.671	+ 304.162	+ 9.090.220	Ianuarie			
1911/912			+ 209.299	+ 113.327	- 405.510	+ 1.800.786	Februarie			
							Martie			

NOTA. Transporturile de regie nu se socotesc.

Cu rezerva unei îndreptări ulterioare,



